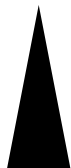


JULES VERNE

ŞARPELE DE MARE

EDITURA TINERETULUI



JULES VERNE

Şarpele de mare

virtual-project.eu
== aladrian ==



În româneşte de ION HOBANA
Coperta: Adrian Ionescu

EDITURA TINERETULUI
1969

JULES VERNE
Le serpent de mer
Librairie Hachette

Capitolul I. PLECARE ÎNTÂRZIATĂ

– Hei, căpitane Bourcart, nu-i astăzi plecarea?...

– Nu, domnule Brunel, şi mă tem că nu vom putea pleca nici mâine... şi nici chiar peste opt zile...

– E destul de neplăcut...

– Şi mai ales neliniştitor, declară domnul Bourcart, clătinând din cap. *Saint-Enoch* ar fi trebuit să fie pe mare încă de la sfârşitul lunii trecute, ca să ajungă la locurile de pescuit în plin sezon... O să vezi că i-o vor lua înainte englezii şi americanii...

– E vorba tot despre cei doi oameni care-ţi lipsesc?

– Tot, domnule Brunel... De unul din ei nu mă pot lipsi, de celălalt aş putea s-o fac, la nevoie, dacă nu m-ar obliga regulamentele...

– Nu-i vorba de butnar, nu-i aşa? întrebă domnul Brunel.

– Nu, te rog să mă crezi!... Pe baleniera mea, butnarul este tot atât de necesar ca şi catargul, cârma sau compasul, dat fiind că am două mii de butoaie în cală...

– Câţi oameni are *Saint-Enoch*, căpitane Bourcart?

– Am fi treizeci şi patru, domnule Brunel, dacă echipajul ar fi complet. Vezi dumneata, e mai util să avem un butnar care să se ocupe de butoaie, decât un medic care să îngrijească oamenii!... Butoaiele au mereu nevoie de reparaţii, în timp ce oamenii... se repară singuri!... De altfel, se îmbolnăveşte vreodată cineva pe mare?...

– Evident, asta n-ar trebui să se întâmple, când aerul e atât de bun căpitane Bourcart... şi, totuşi, câteodată...

– Domnule Brunel, pe *Saint-Enoch* n-au existat până acum bolnavi...

– Felicitări, căpitane! Dar ce să-i faci? O navă e o navă şi, ca atare, supusă regulamentelor maritime... Când echipajul atinge un anumit număr de ofiţeri şi marinari, trebuie să fie îmbarcat şi un medic... aşa e regula... Iar dumneata nu ai unul...

– De aceea *Saint-Enoch* nu se află astăzi în dreptul capului Saint-Vincent, unde ar trebui să fie!

Conversaţia între căpitanul Bourcart şi domnul Brunel avea loc chiar pe digul din Havre, către orele unsprezece dimineaţa, pe porţiunea mai ridicată dintre semafor şi capătul lărgit al digului.

Cei doi bărbaţi se cunoşteau de multă vreme - unul fost comandant de cabotaj, acum ofiţer de port, celălalt comandând corabia cu trei catarge *Saint-Enoch*. Şi cu câtă nerăbdare aştepta cel de-al doilea să-şi completeze echipajul, pentru a ieşi în larg!

Bourcart (Evariste-Simon), în vârstă de cincizeci de ani, era cunoscut şi apreciat în Havre, portul lui de origine. Celibatar, fără familie, fără rude apropiate, navigând încă din copilărie, fusese pe rând mus, aspirant, marinar şi maistru în serviciul statului.

După numeroase călătorii ca locotenent şi secund în marina comercială, comanda acum de zece ani *Saint-Enoch*, o balenieră a cărei proprietate o împărţea cu firma fraţilor Morice.

Excelent marinar, prudent, îndrăzneţ şi hotărât în acelaşi timp, păstra întotdeauna, spre deosebire de atâţia alţi colegi de-ai lui, o politeţe extremă în exercitarea funcţiilor sale: nu înjura niciodată, dând ordine cu o perfectă urbanitate. Fără îndoială amabilitatea lui nu mergea până la a spune unui gabier: «Daţi-vă osteneala să

desfaceţi terţarola zburătorului», sau unui timonier: «Fiţi bun şi îndatoraţi-mă, punând cârma la tribord!» Trecea, însă, drept cel mai politicos dintre căpitanii de cursă lungă.

Trebuie menţionat, de asemeni, că domnul Bourcart, norocos în tot ce întreprindea, avusese numai campanii reuşite, numai traversări excelente. Niciodată nu se primiseră plângeri din partea ofiţerilor, niciodată marinarii nu revendicaseră nimic. Deci, dacă echipajul de pe *Saint-Enoch* nu era complet şi căpitanul nu reuşea să şi-l completeze, nu trebuia văzut aici un semn de neîncredere din partea personalului maritim.

Domnii Bourcart şi Brunel se opriseră lângă suportul metalic al clopotului, pe terasa semicirculară de la capătul digului. Indicatorul de nivel al apei marca punctul cel mai scăzut al refluxului, iar catargul de semnalizare nu arbora nici un pavilion, nici o flamură. Nici o navă nu se pregătea să intre sau să iasă şi nici chiar şalupele de pescuit n-ar fi găsit destulă apă în şenal, în timpul acestui reflux de lună nouă. Iată de ce nu se îngrămădeau curioşii, ca în vremea marelui flux. Vapoarele din Honfleur, din Trouville, din Caen şi din Southampton rămâneau amarate la pontoanele lor. Până la ora trei după-amiază, nici o mişcare nu avea să aibă loc în rada portului.

Câteva clipe, privirea căpitanului Bourcart, îndreptată spre larg, străbătu vasta porţiune dintre înălţimile îndepărtate ale Ouistrehamului şi falezele masive ale farurilor din Heve. Vremea era instabilă, cerul acoperit de nori cenuşii în zonele înalte. Vântul sufla de la nord est - o uşoară briză care avea să se înteţească la începutul fluxului.

Câteva nave traversau golful, unele umflându-şi velele

la orizontul estic, altele brăzdând spaţiul cu aburi funinginoşi. Desigur, privirea domnului Bourcart trăda invidia faţă de colegii mai norocoşi, care părăsiseră portul. Deşi erau departe, e de la sine înţeles că el se exprima în termeni convenabili şi nu şi-ar fi permis să-i trateze aşa cum ar fi făcut orice alt lup de mare.

– Da, spuse el domnului Brunel, oamenii ăştia de ispravă sunt pe drumul cel bun, cu velele umflate de vânt, în timp ce eu zac în radă! Vezi, asta numesc eu ghinion - şi e prima oară că se lipeşte de *Saint-Enoch*...

– Ai răbdare, domnule Bourcart, de vreme ce ţi-e imposibil să ieşi în larg! răspunse domnul Brunel râzând.

– Nu fac asta de cincisprezece zile lungi? exclamă căpitanul, nu fără oarecare acreală

– Bun!.... Vasul dumitale îşi poartă bine pânzele şi o să recâştigi repede timpul pierdut... Cu unsprezece noduri, pe o briză bună, ajungi departe... Dar spune-mi, domnule Bourcart, doctorul Sinoquet nu se simte mai bine?...

– Nu are nimic grav... Doar reumatismul care-l ţintuieşte la pat; şi mai are de zăcut câteva săptămâni!... Cine ar fi crezut una ca asta, despre un om atât de obişnuit cu marea, care, timp de zece ani, a parcurs împreună cu mine toate pustietăţile Pacificului...

– Ei, insinuă ofiţerul de port, poate că tocmai călătoriile sunt de vină...

– Asta-i bună! spuse căpitanul Bourcart. Să capeţi reumatism la bordul lui *Saint-Enoch*!... De ce nu holeră sau febră galbenă?... Cum a putut să-ţi vină o asemenea idee, domnule Brunel?...

Şi domnul Bourcart lăsă să-i cadă braţele, copleşit de stupefacţia pe care i-o provoca o astfel de enormitate. Pe

Saint-Enoch... o navă atât de bine amenajată, atât de confortabilă, atât de impermeabilă la umiditate!... Reumatism!... Mai curând l-ai putea căpăta în sala de consiliu a primăriei sau în saloanele subprefecturii, decât în cabinele sau în careul de pe *Saint-Enoch*!... Reumatism!... A avut el vreodată reumatism?... Şi doar nu-şi părăsea nava nici când era liber, nici când se afla în portul Havre!... La ce bun un apartament în oraş, când ai locuinţa ta la bord... Şi n-ar fi dat-o pe cea mai confortabilă cameră de la *Hotel Bordeaux* sau de la *Terminus*! Reumatism!... Nici măcar guturai!... Oare îl auzise cineva strănutând la bordul lui *Saint-Enoch*?...

Însufleţindu-se, demnul căpitan ar fi continuat aşa multă vreme, dacă domnul Brunel nu l-ar fi întrerupt:

– De acord, domnule Bourcart, reumatismul doctorului Sinoquet nu se trage decât de la şederile pe uscat!... Vorba e că-l are şi nu se poate îmbarca...

– Şi ce e mai rău, declară domnul Bourcart, e că nu-i găsesc înlocuitor, în ciuda tuturor strădaniilor mele...

– Răbdare, îţi repet, răbdare, căpitane!... Până la urmă ai să pui mâna pe vreun medic tânăr, dornic să străbată lumea, avid de călătorii... Ce poate fi mai ademenitor decât să debutezi într-o superbă campanie de pescuit de balene, traversând apele Pacificului?

– Desigur, domnule Brunel, ar trebui să fie atâţia, încât să-mi fie greu să aleg... Şi, totuşi, nu se prezintă nimeni care să mânuiască lanseta şi bisturiul, sau rindeaua şi cleştele!

– Fiindcă veni vorba, întrebă ofiţerul de port, nu cumva tot reumatismul te lipseşte şi de butnar?...

– Nu, la drept vorbind, bravul moş Brulard nu-şi poate

folosi braţul stâng, care-i anchilozat, şi are dureri puternice în picioare.

– Va să zică articulaţiile sunt prinse? se interesă domnul Brunel.

– Aşa se pare, şi Brulard, într-adevăr, nu mai e în stare să navigheze. Iar o balenieră, domnule Brunel, nu se poate lipsi de butnar, aşa cum nu se poate lipsi de harponier, deci trebuie să găsesc unul!

Domnul Brunel căzu de acord că moş Brulard nu avea reumatism, dat fiind că *Saint-Enoch* era un adevărat sanatoriu şi că echipajul lui naviga în cele mai igienice condiţii, după spusele căpitanului. Dar nu era mai puţin convins că atât doctorul Sinoquet, cât şi butnarul Brulard erau incapabili să participe la această campanie.

În clipa aceea, domnul Bourcart, auzindu-se strigat, se întoarse:

– Dumneata eşti, Heurtaux? spuse el, strângând prietenos mâna secundului său. Sunt încântat să te văd şi sper că, de data asta, te aduce un vânt bun.

– Poate, căpitane, răspunse domnul Heurtaux, poate... Am venit să vă anunţ că s-a prezentat cineva la bord... acum o oră.

– Un butnar... un medic?... întrebă repede căpitanul Bourcart.

– Nu ştiu, căpitane. În orice caz, părea contrariat de absenţa dumneavoastră.

– Un om în vârstă?

– Nu, un tânăr; o să se întoarcă în curând. Aşa că am plecat să vă caut şi cum mi-am închipuit că o să vă întâlnesc pe dig...

– Unde pot fi întâlnit întotdeauna, Heurtaux, când nu

sunt la bord!...

– Ştiu... De aceea m-am îndreptat spre catargul de semnalizare...

– Ai făcut foarte bine, Heurtaux, reluă domnul Bourcart, şi n-am să lipsesc de la întâlnire. Domnule Brunel, permite-mi să-ţi spun la revedere.

– Du-te, căpitane dragă, răspunse ofiţerul de port, şi presimt că nu vei întârzia să ieşi din încurcătură.

– Numai pe jumătate, domnule Brunel, şi încă ar trebui ca vizitatorul ăsta să fie medic sau butnar!

Acestea fiind zise, domnul Brunel şi căpitanul Bourcart îşi strânseră mâinile cordial. Apoi, acesta din urmă, întovărăşit de secund, porni în sus pe chei, traversă podul, ajunse în zona comercială a portului şi se opri în faţa pasarelei care ducea la *Saint-Enoch*.

De îndată ce puse piciorul pe punte, domnul Bourcart se îndreptă spre cabina lui, a cărei uşă dădea în careu, iar fereastra spre partea din faţă a dunetei. După ce dispuse să fie înştiinţat îndată ce va reveni vizitatorul, începu să aştepte, nu fără o oarecare nerăbdare, cu nasul într-un ziar local.

Aşteptarea nu fu lungă. Zece minute mai târziu, tânărul anunţat se prezentă la bord şi fu introdus în careu, unde veni şi căpitanul Bourcart.

La urma urmei, dacă vizitatorul nu era butnar, n-ar fi fost exclus să fie doctor - un tânăr doctor, în vârstă de douăzeci şi şase, douăzeci şi şapte de ani.

Odată schimbate primele formule de politeţe - şi putem fi siguri că domnul Bourcart nu-i rămase dator celui care-l onora cu vizita sa - tânărul se exprimă în aceşti termeni:

– Am aflat, din cele ce se spuneau la Bursă, că plecarea

lui *Saint-Enoch* a fost întârziată din pricina bolii medicului de bord...

– E cât se poate de adevărat, domnule...

– Filhiol... Sunt doctorul Filhiol, căpitane, şi vă propun să-l înlocuiesc la bordul navei dumneavoastră pe doctorul Sinoquet.

Căpitanul Bourcart aflã apoi că tânărul vizitator, originar din Rouen, aparţinea unei familii de industriaşi din acel oraş. Dorinţa sa era să-şi exercite profesiunea în marina comercială. Totuşi, înainte de a intra în serviciul Companiei Transatlantice, ar fi fost fericit să ia parte la o campanie de pescuit pe o balenieră şi să debuteze cu o călătorie prin asprele mări ale Pacificului. Putea prezenta cele mai bune referinţe.

Căpitanul Bourcart n-avea decât să se informeze la cutare şi cutare negustori sau armatori din Havre. Domnul Bourcart îl cercetase cu multă atenţie pe doctorul Filhiol, a cărui fizionomie era deschisă şi simpatică. Fără îndoială, avea o constituţie viguroasă, un caracter hotărât. Căpitanul se pricepea şi era sigur că omul acesta, bine făcut, sănătos, n-avea să se îmbolnăvească de reumatism, aşa că spuse:

– Domnule, nu vreau să vă ascund că veniţi într-un moment potrivit şi dacă referinţele, după cum sunt convins, vor fi favorabile, treaba s-a făcut. Veţi putea să vă instalaţi chiar de mâine pe *Saint-Enoch* şi nu vă veţi căi.

– Sunt sigur, căpitane, răspunse doctorul Filhiol. Înainte ca dumneavoastră să luaţi informaţii despre mine, trebuie să vă mărturisesc că am luat şi eu despre dumneavoastră...

– Foarte înţelept, replică domnul Bourcart. După cum nu trebuie să te îmbarci fără pesmeţi, nu e bine să te înscrii pe lista unui echipaj fără să ştii cu cine ai de-a face.

– Aşa am gândit şi eu, căpitane.

– Aţi avut dreptate, domnule Filhiol, şi dacă înţeleg bine, informaţiile pe care le-aţi cules au fost în avantajul meu...

– În întregime. Îmi place să cred că şi cele pe care le veţi lua dumneavoastră despre mine vor fi la fel.

Hotărât, căpitanul Bourcart şi tânărul doctor erau deopotrivă de sinceri şi de politicoşi.

– O singură întrebare, totuşi, reluă domnul Bourcart. Aţi mai navigat, doctore?

– Câteva scurte traversări ale Mânecii...

– Şi n-aţi suferit de rău de mare?

– Nu... şi am motive să cred că nu voi suferi niciodată.

– E foarte important pentru un doctor, cred că sunteţi de acord.

– Într-adevăr, domnule Bourcart.

– Nu trebuie să vă ascund că toate campaniile noastre de pescuit sunt dificile, primejdioase!... Nu suntem scutiţi de neplăceri, de privaţiuni, şi e o ucenicie grea pentru viaţa de marinar.

– Ştiu, căpitane, şi nu mi-e teamă de ucenicia aceasta.

– Campaniile nu sunt numai periculoase, domnule Filhiol, ci şi lungi, câteodată. Depinde de împrejurările mai mult sau mai puţin favorabile. Cine ştie dacă *Saint-Enoch* o să se întoarcă înainte de doi, trei ani...

– Când o fi să se întoarcă, se va întoarce, căpitane. Esenţialul e ca toţi cei pe care-i ia la bord să se întoarcă odată cu el!

Domnul Bourcart nu putea fi decât foarte satisfăcut de aceste gânduri astfel exprimate şi, desigur, avea să se înţeleagă în toate privinţele cu domnul Filhiol, dacă în urma referinţelor primite avea să semneze contractul cu el.

– Domnule, spuse el, cred că mă voi putea felicita pentru cunoştinţa cu dumneavoastră, şi chiar de mâine, după ce-mi voi fi luat informaţiile, sper ca numele să vă fie înscris în registrul de bord.

– Atunci, pe curând, căpitane, răspunse doctorul, iar în privinţa plecării...

– Plecarea ar putea avea loc chiar mâine, în timpul fluxului de seară, dacă aş reuşi să-mi înlocuiesc şi butnarul, aşa cum mi-am înlocuit medicul.

– Ah, nici acum n-aveţi echipajul complet, căpitane?

– Din nefericire nu, domnule Filhiol, şi e cu neputinţă să mă bizui pe bietul Brulard.

– E bolnav?

– Da... dacă se poate numi bolnav un om cu braţele şi picioarele paralizate de reumatism... Şi cu toate astea, vă rog să mă credeţi că nu navigând pe *Saint-Enoch* l-a căpătat!

– Cred, căpitane, că v-aş putea recomanda un butnar.

– Dumneavoastră?

Şi ca de obicei, căpitanul Bourcart era gata să se lanseze în mulţumiri premature şi faţă de providenţialul tânăr medic. I se părea că aude de pe acum răsunând loviturile doritului ciocan în doagele butoaielor din cală. Dar vai! Bucuria i-a fost scurtă şi el clătină jalnic din cap, când domnul Filhiol adăugă:

– Nu v-aţi gândit la meşterul Cabidoulin?

– Jean-Marie Cabidoulin din strada Tournettes? exclamă domnul Bourcart.

– Chiar el!... Oare ar mai putea exista un alt Cabidoulin la Havre sau altundeva?

– Jean-Marie Cabidoulin! repetă căpitanul Bourcart.

– În persoană.

– Şi de unde îl cunoaşteţi pe Cabidoulin?

– L-am îngrijit...

– Atunci e şi el bolnav?... Să fie oare o epidemie printre butnari?

– Nu, liniştiţi-vă, căpitane... o rană la degetul mare, vindecată acum şi care nu-l împiedică să mânuiască rindeaua. E un om sănătos, bine alcătuit, încă robust pentru vârsta lui - abia cincizeci de ani - şi care v-ar conveni.

– Fără îndoială, fără îndoială, răspunse domnul Bourcart. Din nefericire, dacă îl cunoaşteţi pe Jean-Marie Cabidoulin, îl cunosc şi eu şi nu cred că vreun căpitan ar consimţi să-l ia cu el.

– De ce?

– Oh! Îşi cunoaşte foarte bine meseria şi a făcut destule campanii de pescuit. Ultima, acum vreo cinci sau şase ani...

– Vreţi să-mi spuneţi, domnule Bourcart, din ce pricină nu-l vrea nimeni?

– Pentru că e un profet pesimist, domnule Filhiol, prezice tot timpul nenorociri şi catastrofe; dacă ar fi să-l asculţi, când întreprinzi o călătorie pe mare, e sigur ultima, cea din care nu te mai întorci... Şi apoi, poveştile cu monştri marini pe care pretinde că i-a întâlnit... şi pe care i-ar mai întâlni!... Vedeţi, domnule Filhiol, omul ăsta e în stare să demoralizeze un întreg echipaj!

– Vorbiţi serios, căpitane?

– Cât se poate de serios!

– Haida-de... În lipsa altuia şi de vreme ce aveţi nevoie de un butnar...

– De, ştiu eu... În lipsa altuia!... Şi totuşi, la ăsta nu m-aş fi gândit niciodată!... În sfârşit, când nu poţi s-o iei spre

nord, o iei spre sud şi dacă meşterul Cabidoulin ar vrea... dar n-o să vrea.

– Se poate încerca, oricum...

– Nu, e inutil. Şi apoi, Cabidoulin... Cabidoulin!, repetă domnul Bourcart.

– Dacă am merge la el? propuse doctorul Filhiol.

Căpitanul Bourcart, foarte nehotărât, îşi încrucişa şi-şi desfăcea braţele, se gândea, cântărea argumentele pro şi contra, clătina din cap, ca şi cum ar fi fost pe punctul de a încheia o afacere proastă. În cele din urmă, dorinţa de a porni pe mare fiind mai puternică decât orice alt considerent, răspunse:

– Haidem!

Peste o clipă, părăseau împreună portul comercial, îndreptându-se spre locuinţa butnarului.

Jean-Marie Cabidoulin era acasă, în camera lui de la parter, din fundul unei curţi. Era un om viguros, în vârstă de cincizeci şi doi de ani, îmbrăcat cu un pantalon de catifea reiată şi cu o jiletcă cu mâneci.

Purta o căciulă de lutru şi era încins cu un şorţ mare, maroniu. Munca nu-i aducea prea mulţi bani şi, dacă n-ar fi avut ceva economii, n-ar fi putut să facă în fiecare seară o partidă de cărţi, la cafeneaua de peste drum, cu un bătrân marinar pensionat, fost paznic al farurilor din Hève.

Era, de altfel, la curent cu tot ce se petrecea în Havre, cu intrările şi ieşirile navelor cu pânze sau cu abur, cu plecările şi sosirile transatlanticelor, cu manevrele de pilotaj, cu noutăţile de pe mare, în sfârşit, cu toate zvonurile care circulau pe dig în timpul mareelor de zi. Meşterul Cabidoulin îl cunoştea deci pe căpitanul Bourcart, şi încă de multă vreme. Aşa că, imediat ce-l zări în pragul

atelierului său, strigă:

– Eh! Eh! *Saint-Enoch* e tot amarat la chei, tot în portul comercial, de parcă ar fi blocat de gheţuri!

– Tot, meştere Cabidoulin, răspunse cam sec căpitanul Bourcart.

– Şi tot n-ai medic?

– Medicul e aici.

– Ia te uită!... Dumneata, domnule Filhiol?

– Chiar eu, şi dacă l-am întovărăşit pe domnul Bourcart, am făcut-o ca să-ţi cerem să te îmbarci cu noi.

– Să mă îmbarc... să mă îmbarc? repetă butnarul, rotindu-şi ciocanul.

– Da, Jean-Marie Cabidoulin, reluă căpitanul Bourcart. Oare nu te ispiteşte o ultimă călătorie... pe un vas bun… În tovărăşia unor oameni de treabă?

– Asta-i bună, domnule Bourcart, zău că nu mă aşteptam la o asemenea propunere!... Ştii foarte bine, m-am pensionat… nu mai navighez decât prin străzile din Havre, unde nu sunt nici abordaje, nici furtuni de temut. Şi dumneata vrei…

– Haide, meştere Cabidoulin, gândeşte-te. N-ai vârsta la care să mucezeşti înţepenit pe un colac, ca un vechi ponton în fundul unui port!

– Ridică ancora, Jean-Marie, ridică ancora! adăugă râzând domnul Filhiol, pentru a se pune la unison cu domnul Bourcart.

Meşterul Cabidoulin îşi luase un aer de profundă gravitate, probabil aerul lui de pasăre de rău augur, şi, cu o voce surdă, răspunse:

– Ascultaţi-mă bine - căpitane, şi dumneata, doctore Filhiol. Am avut întotdeauna o idee care n-o să-mi iasă

niciodată din cap...

– Ce idee? întrebă domnul Bourcart.

– Că tot navigând, până la urmă, neapărat, mai devreme sau mai târziu, naufragiezi!... Desigur, *Saint-Enoch* are un comandant bun... un echipaj bun... văd că o să aibă şi un medic bun... dar convingerea mea e că, dacă m-aş îmbarca, mi s-ar întâmpla nişte lucruri cum nu mi s-au întâmplat niciodată.

– Asta-i bună! exclamă domnul Bourcart.

– E aşa cum vă spun, afirmă meşterul Cabidoulin, nişte lucruri îngrozitoare!... Aşa că m-am hotărât să-mi sfârşesc viaţa liniştit, pe uscat!

– Asta-i pură imaginaţie, declară doctorul Filhiol. Nu toate navele sunt menite să piară cu echipaj cu tot.

– Nu, fără îndoială, răspunse butnarul, dar ce vreţi, e o presimţire... dacă pornesc pe mare, nu mă mai întorc.

– Haide, Jean-Marie Cabidoulin, zise căpitanul Bourcart, fii serios!

– Sunt foarte serios, şi apoi, între noi fie vorba, nu mai am curiozităţi de satisfăcut. Oare n-am văzut tot ce era de văzut cât timp am navigat... ţările calde, ţările reci, insulele Pacificului şi ale Atlanticului, aisbergurile şi banchizele, focile, morsele, balenele?...

– Felicitările mele, nu eşti de compătimit.

– Şi ştiţi ce o să văd până la urmă?

– Ce, meştere Cabidoulin?

– Ceva ce n-am mai văzut... un monstru înspăimântător... marele şarpe de mare...

– Pe care n-ai să-l vezi niciodată, ripostă domnul Filhiol.

– Şi de ce, mă rog?

– Fiindcă nu există!... Am citit tot ce s-a scris despre

aceşti pretinşi monştri marini şi îţi repet: şarpele dumitale de mare nu există!

– Există! strigă butnarul, pe un ton atât de convins, încât ar fi fost inutil să se mai discute pe această temă.

Pe scurt, după mari insistenţe, convins până la urmă de salariul mare pe care i-l oferi căpitanul Bourcart, Jean-Marie Cabidoulin se decise să facă o ultimă campanie de pescuit şi, în aceeaşi seară, îşi duse sacul la bordul lui *Saint-Enoch*.

Capitolul II. SAINT - ENOCH

A doua zi, 7 noiembrie 1863, *Saint-Enoch* părăsea Havre, remorcat de *Hercule*, care-l scoase din port la ora fluxului. Vremea era destul de rea; nori joşi, zdrenţuiţi, goneau pe cer, împinşi de o briză puternică dinspre sud-vest.

Corabia căpitanului Bourcart, cu o capacitate de aproximativ cinci sute cincizeci de tone, era prevăzută cu toate aparatele folosite de obicei pentru dificilul pescuit de balene în îndepărtatele mări ale Pacificului. Deşi era construită de vreo zece ani, înfrunta bine marea, la diferite viteze. Echipajul se străduise întotdeauna s-o menţină în perfectă stare, atât în ce priveşte greementul, cât şi corpul, iar coca tocmai fusese reconstruită.

Saint-Enoch, o navă-barc cu trei catarge, avea trincă, velă mare şi brigantină, gabier mare şi mic, zburător mare şi mic şi zburător de fugă, rândunică mare şi mică, trinchet, foc mare şi foc mic, contra-foc, bonete şi velă-strai. În aşteptarea plecării, domnul Bourcart pusese să fie montate cele necesare pentru vânătoarea de balene. Patru bărci erau la locurile lor: la babord, a secundului, a primului şi a celui de al doilea locotenent, la tribord, a căpitanului. Alte patru de schimb erau dispuse pe punte. Între arborele trinchet şi arborele mare, în faţa bocaportului principal, fusese instalat cazanul care servea la topirea grăsimii. El era alcătuit din două recipiente de oţel, zidite unul în altul, înconjurate cu o centură de cărămizi. În partea din spate a recipientelor, două găuri făcute în acest scop serveau la eliminarea fumului, iar în faţă, ceva mai jos de gura

recipientelor, două deschizături permiteau să se întreţină focul dedesubt.

Iată lista ofiţerilor şi a echipajului îmbarcat pe *Saint-Enoch*:

Căpitanul Bourcart (*Evariste-Simon*), cincizeci de ani;

Secundul Heurtaux (*Jean-François*), patruzeci de ani;

Primul locotenent Coquebert (*Yves*), treizeci şi doi de ani;

Al doilea locotenent Allotte (*Romain*), douăzeci şi şapte de ani;

Şeful echipajului Ollive (*Mathurin*). patruzeci şi cinci de ani;

Harponierul Thiebault (*Louis*), treizeci şi şapte de ani;

Harponierul Kardek (*Pierre*), treizeci şi doi de ani;

Harponierul Durut (*Jean*), treizeci şi doi de ani;

Harponierul Ducrest (*Alain*), treizeci şi unu de ani;

Doctorul Filhiol, douăzeci şi şapte de ani;

Butnarul Cabidoulin (*Jean-Marie*), cincizeci şi doi de ani;

Fierarul Thomas (*Gilles*), patruzeci şi cinci de ani;

Marangozul Ferut (*Marcel*), treizeci şi şase de ani;

Opt mateloţi;

Unsprezece muşi:

Un steward;

Un bucătar.

În total, treizeci şi patru de oameni, personalul obişnuit al unei baleniere de tonajul lui *Saint-Enoch*.

Aproximativ jumătate din echipaj era alcătuit din marinari normanzi şi bretoni. Doar marangozul Ferut era originar din Paris, din cartierul Belleville, şi fusese pe vremuri maşinist în diverse teatre din capitală.

Ofiţerii navigaseră şi înainte la bordul lui *Saint-Enoch* şi

nu meritau decât elogii. Aveau toate calităţile pe care le cere meseria. În campania precedentă, parcurseseră zonele de nord şi de sud ale Pacificului. Fusese o călătorie fericită, dat fiind că, în cele patruzeci şi patru de luni, nu se produsese nici un incident grav; în acelaşi timp, fusese o călătorie fructuoasă, nava adusese două mii de butoaie cu ulei, vândute apoi la preţ avantajos.

Secundul Heurtaux se arăta foarte priceput în toate problemele de amănunt. După ce servise ca aspirant auxiliar în marina militară, se îmbarcase în marina comercială, navigând în aşteptarea obţinerii unui post de comandant. Trecea, pe bună dreptate, drept un marinar bun, foarte sever în materie de disciplină.

De asemenea, despre primul locotenent, Coquebert, şi locotenentul secund, Allotte, excelenţi ofiţeri şi ei, nu era nimic de spus, în afară de faptul că dovedeau o ardoare extraordinară, chiar nesăbuită, în urmărirea balenelor. Se întreceau în viteză şi îndrăzneală; căutau să şi-o ia înainte unul altuia, riscându-şi aventuros bărcile, în ciuda recomandărilor şi ordinelor formale ale căpitanului Bourcart. Dar ardoarea pescarului la pescuit este ardoarea vânătorului la vânătoare - un impuls irezistibil, o pasiune instinctivă. Cei doi locotenenţi transmiteau această ardoare în prea mare măsură oamenilor lor - mai ales Romain Allotte.

Câteva cuvinte despre şeful de echipaj, Mathurin Ollive. Acest om mic de stat, uscăţiv şi nervos, foarte rezistent la oboseală, foarte conştiincios, cu urechi şi ochi ageri, poseda calităţile deosebite care-l disting pe şeful de echipaj din marina militară. El era, fireşte, dintre toţi oamenii de la bord, cel mai puţin interesat de balene. Fie utilată special

pentru acest gen de pescuit, fie prevăzută pentru transportul unei încărcături oarecare dintr-un port într-altul, o navă era înainte de toate o navă, iar şeful de echipaj Ollive nu se interesa decât de ceea ce privea navigaţia. Căpitanul Bourcart avea mare încredere în el; o încredere îndreptăţită.

Cât despre cei opt mateloţi, majoritatea făcuseră ultima campanie cu *Saint-Enoch* şi constituiau un echipaj foarte sigur şi foarte călit. Printre cei unsprezece muşi nu se numărau decât doi debutanţi în aspra ucenicie a marelui pescuit. Aceşti băieţi între paisprezece şi optsprezece ani aveau practica marinei comerciale şi puteau fi folosiţi, împreună cu mateloţii, la armarea bărcilor.

Rămâneau fierarul Thomas, butnarul Cabidoulin, marangozul Ferut, bucătarul şi stewardul. În afară de butnar, toţi făceau parte din personal de trei ani şi erau la curent cu obligaţiile lor. E cazul să adăugăm că meşterul Ollive şi meşterul Cabidoulin se cunoşteau de mult, deoarece navigaseră împreună. Primul, la curent cu maniile celui de-al doilea, îl întâmpinase astfel:

– Hei, bătrâne, iată-te deci aici!?

– Iată-mă, spuse celălalt.

– Te apuci iar de meserie?

– După cum vezi.

– Şi tot cu ideea aia blestemată că o să se termine rău?

– Foarte rău, răspunse cu seriozitate butnarul.

– Atunci, reluă Mathurin Ollive, sper că ai să ne scuteşti de poveştile tale.

– Fii sigur că nu!

– Cum vrei, dar dacă ni se întâmplă o nenorocire…

– Va însemna că nu m-am înşelat!

Şi cine ştie dacă butnarul nu era încercat de oarecari regrete că acceptase oferta căpitanului Bourcart?

De îndată ce *Saint-Enoch* dublă digurile, vântul având tendinţa să se întărească, se dădu ordin să fie sloboziţi gabierii, la care şeful de echipaj luă două terţarole. Apoi, imediat ce *Hercule* îşi părăsi remorca, gabierii fură întinşi, ca şi focul mic şi vela artimon şi, în acelaşi timp, căpitanul Bourcart comandă să fie fixată trinca. În aceste condiţii, vasul avea să poată manevra spre nord-est, astfel încât să înconjoare extremitatea Capului Barfleur.

Briza îl obligă pe *Saint-Enoch* să strângă vântul. De altfel, naviga bine cu această alură şi, chiar la vânt de cinci carturi din prova, înainta cu zece noduri.

Trebuiră să se ţină pe lângă coastă timp de trei zile, înainte ca pilotul să fie debarcat la Hougue. Începând din acel moment, navigară normal, spre ieşirea din Marea Mânecii. Vânturile favorabile luară locul brizei uşoare. După ce căpitanul Bourcart întinse zburătorii, rândunica şi velele-strai, constată că *Saint-Enoch* nu-şi pierduse nimic din calităţile sale nautice. De altfel, greementul fusese refăcut aproape în întregime în vederea campaniilor lungi, în care o corabie suportă eforturi excesive.

– Timp frumos, mare liniştită, vânt bun, spuse domnul Bourcart doctorului Filhiol, care se plimba cu el pe dunetă. Iată o traversare care începe fericit şi e un lucru destul de rar când trebuie să ieşim din Marea Mânecii în acest anotimp!

– Felicitările mele, căpitane, răspunse doctorul, dar suntem abia la începutul călătoriei.

– Oh, ştiu, domnule Filhiol, nu ajunge să începi bine, important e să termini bine! Nu te teme, avem o navă bună

sub picioare şi, chiar dacă n-a fost lansată tocmai ieri, corpul şi greementul sunt solide. Pretind chiar că oferă mai multe garanţii decât o navă nouă şi, crede-mă, ştiu bine cât valorează.

– Voi adăuga, căpitane, că nu e vorba numai să navigăm excelent. Mai trebuie să şi obţinem avantaje serioase, iar asta nu depinde nici de vas, nici de ofiţerii lui, nici de echipaj....

– Aşa e, răspunse căpitanul Bourcart. Balena vine sau nu vine... Asta ţine de noroc, ca toate-n lume, iar norocul nu poţi să-l comanzi. Dacă te întorci cu butoaiele pline sau cu butoaiele goale, e hotărât dinainte!... Dar *Saint-Enoch* e la a cincea campanie de când a ieşit din şantierele din Honfleur şi cele precedente au fost totdeauna în folosul lui.

– Asta-i de bun augur, căpitane. Şi aveţi de gând să aşteptaţi să ajungeţi în Pacific, pentru a începe pescuitul?

– Am de gând, domnule Filhiol, să profit de toate ocaziile, şi dacă întâlnim balene în Atlantic, înainte de a depăşi Capul, bărcile noastre se vor grăbi să le vâneze. Totul e să le observăm de la mică distanţă şi să reuşim să le amarăm fără să întârziem prea mult pe drum.

La câteva zile după plecarea din Havre, domnul Bourcart organiză veghea: doi oameni stăteau permanent în arboradă, unul pe arborele trinchet, celălalt pe catargul mare. Această sarcină revenea harponierilor şi mateloţilor, în timp ce muşii rămâneau la cârmă.

În plus, pentru a fi mereu pregătită, fiecare barcă primi un ochet de bigă, şi uneltele necesare pescuitului. Deci, dacă o balenă ar fi fost semnalată în apropierea vasului, n-ar fi avut altceva de făcut decât să coboare ambarcaţiunile - ceea ce ar fi durat câteva minute. Totuşi,

acest prilej nu avea să li se ofere înainte ca *Saint-Enoch* să se afle în plin Atlantic.

De îndată ce lăsară în urmă ultimele ţărmuri ale Mării Mânecii, căpitanul Bourcart îndreptă vasul spre vest, pentru a depăşi Ouessant prin larg. În clipa când pământul Franţei dispărea în zare, el i-l arătă doctorului Filhiol.

– Bun rămas! spuseră ei.

Adresând ţării lor acest ultim salut, amândoi se întrebau fără îndoială câte luni, câţi ani, poate, aveau să treacă, înainte de a o putea revedea...

Vântul era deplin stabilit la nord-est, iar *Saint-Enoch* nu trebui decât să slăbească şcotele, pentru a se pune pe direcţia Capului Ortegal, la extremitatea de nord-vest a Spaniei. N-avea să fie necesară traversarea Golfului Gasconiei, unde o navă cu vele riscă prea mult, atunci când vântul de nord suflă din larg şi o împinge spre coastă. De câte ori, neputând să înfrunte vântul, corăbiile sunt obligate să-şi caute refugiul în porturile franceze sau spaniole!

Când se reuneau la ora meselor, căpitanul şi ofiţerii vorbeau, ca de obicei, despre eventualele peripeţii ale noii campanii. Ea începea în condiţii favorabile. Nava avea să ajungă în plin sezon la locurile de pescuit, şi domnul Bourcart arăta o încredere care ar fi câştigat şi pe cei mai sceptici.

– Dacă plecarea noastră, spuse el într-o zi, n-ar fi fost întârziată cu două săptămâni şi dacă acum n-ar trebui să fim în dreptul Insulei Sfânta Elena, sau măcar pe la Ascension, ar fi nedrept să ne plângem...

– Dacă vântul ar fi prielnic vreme de o lună, replică locotenentul Coquebert, am recupera timpul pierdut....

– Totuşi, adăugă domnul Heurtaux, e păcat că tânărul

nostru doctor n-a avut mai curând excelenta idee de a se îmbarca pe *Saint-Enoch*.

– Şi eu regret, replică vesel doctorul Filhiol, căci n-aş fi găsit nicăieri o primire mai bună, o tovărăşie mai plăcută.

– Inutil să-i facem reproşuri, prieteni! spuse domnul Bourcart. Ideile bune nu vin la comandă.

– Ca şi balenele! strigă Romain Allotte. Aşa că, de îndată ce sunt semnalate, trebuie să fii gata să le împungi.

– De altfel, remarcă doctorul, nu numai medicul lipsea personalului de pe *Saint-Enoch*, ci şi butnarul...

– Adevărat, răspunse căpitanul Bourcart, şi să nu uităm, dragul meu Filhiol, că dumneata eşti cel care mi-a vorbit de Jean-Marie Cabidoulin. E sigur că, fără intervenţia dumitale, niciodată nu m-aş fi gândit să apelez la el.

– În sfârşit, acum e la bord, conchise domnul Heurtaux, şi ăsta e esenţialul. După cum îl cunosc, n-aş fi crezut niciodată că va consimţi să-şi părăsească prăvălia şi butoaiele. De mai multe ori a refuzat să pornească din nou pe mare, cu toate avantajele care i se ofereau, şi a trebuit probabil să fiţi foarte convingător....

– De fapt, spuse căpitanul Bourcart, n-am întâmpinat prea mare rezistenţă. După câte spunea, era obosit de călătorii. Avusese norocul să scape cu bine până acum... De ce să ispiteşti soarta?... Până la urmă, îţi laşi oasele pe mare... Trebuie să ştii s-o ştergi la vreme.... Pe scurt, cunoaşteţi litaniile acestui om de ispravă! Şi apoi pretenţia lui că a văzut tot ce-i de văzut într-o campanie de pescuit...

– Niciodată n-ai văzut tot, declară locotenentul Allotte, şi în ce mă priveşte, mă aştept fără încetare la ceva nou, extraordinar....

– Ceea ce ar fi extraordinar, aş spune chiar de necrezut,

prieteni, afirmă domnul Bourcart, e ca norocul să-l părăsească pe *Saint-Enoch*! Ar însemna că această campanie nu e la înălţimea celor care au precedat-o şi care ne-au adus mari beneficii!.... Ar însemna să cadă peste noi un ghinion câinesc!... Ar însemna ca nava noastră să nu aducă încărcătura maximă de fanoane şi ulei!… Or, eu sunt perfect liniştit în această privinţă! Trecutul garantează viitorul, şi când *Saint-Enoch* se va întoarce în portul comercial, îşi va avea cele două mii de butoaie pline ochi!

Şi, pe cinstea mea, dacă l-ar fi auzind vorbind cu această netulburată încredere, însuşi Jean-Marie Cabidoulin şi-ar fi spus, poate, că, cel puţin în această campanie, nu riscau nimic, atât era de norocoasă corabia căpitanului Bourcart!

După ce trecură de înălţimile Capului Ortegal pe la sud-est, *Saint-Enoch*, favorizat de condiţiile atmosferice, se îndreptă spre Madera, pentru a trece între Azore şi Canare. La această latitudine, imediat ce trecu de tropice, înainte de insulele Capului Verde, echipajul regăsi o vreme minunată, o temperatură potrivită.

Ceea ce nu înceta să-i mire pe căpitanul Bourcart, pe ofiţerii şi pe mateloţii săi, era că până atunci nici o balenă nu putu să fie urmărită. Două sau trei, observate de oamenii de veghe, îşi aruncau trombele de apă la o asemenea distanţă, încât nu li se păru util să se lase bărcile la apă. Ar fi însemnat timp şi strădanii cheltuite în zadar, şi, de fapt, era mai bine să ajungă la locurile de pescuit cât mai devreme posibil, fie în mările Noii Zeelande, foarte exploatate în această perioadă, fie în cele din Pacificul de Nord. Era deci important să nu întârzie pe drum.

Când au de navigat din porturile Europei în Oceanul

Pacific, navele o pot face - distanţa e aproape egală - fie pe la Capul Bunei Speranţe, la extremitatea Africii, fie pe la Capul Horn, la extremitatea Americii. Situaţia avea să rămână astfel până la deschiderea Canalului Panama[1]. Dar, în ce priveşte drumul pe la Capul Horn, e necesar să se coboare până la paralela cincizeci şi cinci din emisfera sudică, unde domneşte vremea rea. Fără îndoială că un steamer se poate angaja printre sinuozităţile Strâmtorii Magellan, evitând astfel furtunile îngrozitoare ale Capului Horn. În ce priveşte navele cu pânze, ele nu s-ar putea aventura pe aici fără întârzieri interminabile, mai ales când e vorba să traverseze strâmtoarea de la est la vest.

În consecinţă, e mai avantajos să se ocolească Africa, să se urmeze ruta prin Oceanul Indian şi Marea Sudului, unde numeroasele porturi de pe coasta australiană oferă escale plăcute până în Noua Zeelandă.

Căpitanul Bourcart procedase astfel în călătoriile precedente, şi astfel făcu şi acum. Nici nu trebui să se depărteze prea mult spre vest, fiind slujit de o briză constantă; după ce depăşiră Insulele Capului Verde, recunoscu în curând Insula Ascension şi apoi, după câteva zile, Sfânta Elena.

Era o perioadă în care, dincolo de Ecuator, aceste zone ale Atlanticului sunt foarte animate. Nu treceau patruzeci şi opt de ore, fără ca *Saint-Enoch* să întâlnească fie vreun steamer navigând cu toată viteza, fie vreunul din acele rapide şi sprintene clippere, care se pot lua la întrecere cu cel dintâi. Dar căpitanul Bourcart n-avea plăcerea să «stea de vorbă» nici cu unele, nici cu altele. Cel mai adesea, treceau ridicând doar pavilionul care le indica

---

[1] Care avea să se petreacă abia în 1914. (N.T.)

naţionalitatea, neavând noutăţi maritime nici de dat, nici de primit.

Trecând între Insula Ascension şi continent, *Saint-Enoch* nu putuse observa crestele vulcanice care o domină. Zărind de departe Sfânta Elena, o lăsă la tribord, la o distanţă de trei sau patru mile. Din tot echipajul, doctorul Filhiol era singurul care n-o văzuse niciodată şi, timp de o oră, nu-şi putu desprinde privirea de piscul Dianei, dominând valea în care se află închisoarea din Longwood[1].

Vremea destul de schimbătoare, deşi direcţia vântului era constantă, favoriza mersul navei care, fără să schimbe murele, n-avea decât să reducă sau să întindă velele. Marinarii de veghe erau cu ochii-n patru.

Şi totuşi, balenele nu apăreau; rămâneau probabil mai la sud, la câteva sute de mile de Cap.

– Ce naiba, căpitane, spunea adesea butnarul, nu merita osteneala să mă îmbarc, dacă n-am de lucru....

– O să vină şi asta... o să vină, repeta domnul Bourcart.

– Sau n-o să vină, relua butnarul, clătinând din cap, şi n-o să avem nici măcar un butoi plin, când o să ajungem în Noua Zeelandă.

– Se poate, meştere Cabidoulin, dar acolo o să le umplem. N-o să duci lipsă de muncă, fii sigur!

– Am apucat o vreme, căpitane, când balenele abundau în această zonă a Atlanticului....

– Ai dreptate şi e sigur că devin din ce în ce mai rare - ceea ce e regretabil!

Era adevărat, şi marinarii de veghe abia dacă avură de semnalat două balene comune - una de o mărime apreciabilă. Din nefericire, zărite prea aproape de navă, ele

[1] Ultima reşedinţă a lui Napoleon. (N.T.)

se-scufundară imediat şi nu mai apărură. Viteza cu care sunt înzestrate aceste cetacee le îngăduie să străbată o mare distanţă, înainte de a reveni la suprafaţă. Lăsarea bărcilor la apă pentru a le urmări ar fi însemnat ca marinarii să trudească din greu, fără prea mari sorţi de izbândă.

Capul Bunei Speranţe fu atins pe la mijlocul lunii decembrie. În acea perioadă, împrejurimile coastei Africii erau foarte frecventate de vapoarele având ca destinaţie importanta colonie engleză[1]. Rareori se întâmpla ca orizontul să nu fie brăzdat de fumul vreunui steamer.

De multe ori, în timpul precedentelor sale călătorii, domnul Bourcart făcuse escale în portul Capetown, dar atunci când *Saint-Enoch* se întorcea şi găsea acolo plasament pentru o parte din încărcătură. Acum nu aveau de ce să ia contact cu pământul, aşa că nava ocoli extremitatea Africii, ale cărei ultime înălţimi rămaseră la cinci mile la babord.

Nu fără motive, Capul Bunei Speranţe se numise mai înainte Capul Furtunilor. De data asta îşi justifica pe deplin vechiul nume, deşi emisfera sudică se afla în plină vară.

Saint-Enoch avu de îndurat redutabile rafale de vânt, care-l obligară să ţină capa. Scăpă totuşi doar cu o uşoară întârziere şi câteva avarii fără mare importanţă, pe care Jean-Marie Cabidoulin nu le putu prezenta drept semne rele. Apoi, după ce profită de curentul antarctic, care se îndreaptă spre est înainte de a devia în apropierea Insulelor Kerguelen, îşi continuă drumul în condiţii favorabile.

La 30 ianuarie, puţin după răsăritul soarelui, unul din oamenii de veghe, Pierre Kardek, strigă din cruceta arborelui trinchet:

---

[1] E vorba despre Colonia Capului, astăzi, Republica Sud-Africană. (N.T.)

– Pământ sub vânt!

Poziţia navei era de 76° longitudine la est de meridianul Parisului şi 37° latitudine sudică, adică în apropierea insulelor Amsterdam şi Sfântul Paul.

Saint-Enoch se opri la două mile de aceasta din urmă. Bărcile secundului Heurtaux şi a locotenentului Allotte fură trimise în apropierea ţărmului, cu undiţe şi plase, căci pescuitul este în general fructuos pe coastele insulei. Într-adevăr, după-amiază, ele se întoarseră cu o încărcătură de peşte de bună calitate şi de languste nu mai puţin excelente - meniul pe mai multe zile.

Plecând de lângă Sfântul Paul, după ce devie spre paralela 40, împins de o briză care-i asigura între şaptezeci şi optzeci de leghe în douăzeci şi patru de ore, în dimineaţa de 15 februarie, *Saint-Enoch* ajunse lângă Insulele Snare, la extremitatea sudică a Noii Zeelande.

Capitolul III. PE COASTA DE EST A NOII ZEELANDE

Cam de treizeci de ani încoace, balenierele exploatează apele Noii Zeelande, unde pescuitul e deosebit de fructuos. În această perioadă, este poate regiunea Pacificului unde balenele comune se arată în cel mai mare număr. Numai că sunt risipite şi rareori pot fi întâlnite la distanţă mică de navă. Totuşi, randamentul acestei specii de cetacee e atât de mare, încât căpitanii nu vor să ţină seama nici de oboseală, nici de primejdiile pe care le comportă dificila pradă.

Domnul Bourcart tocmai explica aceste lucruri doctorului Filhiol, când *Saint-Enoch* ajunse în dreptul Insulei Tawai-Pounamou, marea insulă meridională a grupului neozeelandez.

– Desigur, adăugă el, o navă ca a noastră, dacă e favorizată de soartă, ar putea să-şi facă aici plinul în câteva săptămâni. Dar ar trebui ca vremea să fie frumoasă, iar pe coastele astea, în fiecare zi, eşti la cheremul vântului, extrem de violent uneori.

– Nu există porturi în care să fie uşor să te refugiezi? întrebă domnul Filhiol.

– Ba da, dragă doctore; numai pe litoralul de est sunt Dunedin, Timaru, Akaroa, Christchurch, Blenheim, ca să nu le amintesc decât pe cele principale. Dar e tot atât de adevărat că balenele nu vin să se zbenguie în mijlocul porturilor şi că trebuie să le cauţi la câteva mile în larg...

– Totuşi, căpitane, nu te gândeşti să faci escală în vreunul din ele, înainte de a-ţi pune echipajul la treabă?

– Chiar asta-i intenţia mea... trei sau patru zile, pentru a ne reînnoi o parte din provizii, mai ales cele de carne proaspătă - o variaţie faţă de sărăturile noastre obişnuite.

– Şi în ce punct de pe coastă va arunca ancora *Saint-Enoch*?

– În portul Akaroa.

– Când?

– Mâine dimineaţă.

– V-aţi mai oprit vreodată acolo?

– De mai multe ori. Îi cunosc intrările şi, în caz de furtună, sunt sigur că pot găsi un adăpost excelent.

Oricât de obişnuit era domnul Bourcart cu portul Akaroa, *Saint-Enoch* nu putu să ajungă în el decât cu mari dificultăţi. Când se zări pământul, având vântul din prova, trebui să navigheze în volte, pe o briză puternică. Apoi, în momentul când nu mai avea de făcut decât două volte pentru a intra în şenal, mura focului mare se rupse la o întoarcere şi trebuiră să revină în larg.

De altfel, vântul se întări, marea deveni extrem de agitată, şi toată după-amiaza fu imposibil să intre în Akaroa. Nevrând să stea prea aproape de uscat în timpul nopţii, până la ora şase seara căpitanul Bourcart se îndepărtă cu vântul în pupa, apoi reveni mai aproape şi navigă cu velele mici, aşteptând dimineaţa.

A doua zi, 17 februarie, *Saint-Enoch* putu, în sfârşit, să intre într-un fel de canal şerpuitor, strâns între două coline destul de înalte, care duce la Akaroa. Pe mal se vedeau câteva ferme, boi şi vaci ce păşteau pe coline.

După ce navigă pe o distanţă de opt mile şi jumătate, manevrând tot timpul, *Saint-Enoch* ancoră, puţin înainte de prânz.

Akaroa face parte din peninsula Banks, care se detaşează din coasta insulei Tawai-Pounamou sub paralela 44. E o anexă a provinciei Canterbury, una din cele două mari diviziuni ale insulei. Oraşul nu e decât o modestă aşezare, situată în partea dreaptă a golfului, în faţa unor munţi înşiruiţi pe celălalt mal, cât vezi cu ochii. În partea aceea locuiau băştinaşii maori, în mijlocul unor minunate păduri de brazi, care furnizează excelente arborade construcţiilor maritime.

Aşezarea era împărţită pe atunci în trei mici colonii de englezi, germani şi francezi, care fuseseră aduşi în 1840 pe vasul *Robert-de-Paris*. Guvernul concesionase acestor coloni o cantitate oarecare de pământuri, lăsându-le eventualul profit. Astfel lanuri de grâu, grădini împrejmuind numeroasele case de lemn ocupă solul riveran, care rodeşte legume şi fructe - mai ales piersici, pe cât de abundente, pe atât de savuroase.

În locul unde ancorase *Saint-Enoch* se contura un fel de lagună, în mijlocul căreia răsărea o insuliţă pustie. Câteva nave făceau escală acolo, între altele una americană, *Zireh-Swif*, care şi pescuise câteva balene. Domnul Bourcart se duse la bordul ei să cumpere o ladă de tutun, deoarece provizia lui începea să scadă. Pe scurt, tot timpul escalei fu folosit pentru reînnoirea rezervelor de apă şi de lemn, apoi pentru curăţirea corpului navei. Apa dulce era luată de lângă colonia engleză, dintr-un mic izvor limpede. Lemnul îl tăiau pe malul golfului frecventat de băştinaşii maori. Totuşi, indigenii sfârşiră prin a se opune, pretinzând să li se acorde o indemnizaţie. Păru deci preferabil să se aprovizioneze de pe celălalt mal, unde lemnul nu costa decât oboseala de a-l tăia şi de a-l îmbucătăţi. În ceea ce

priveşte carnea proaspătă, bucătarul îşi procură cu uşurinţă mai mulţi boi, care trebuiau tăiaţi şi îmbarcaţi în momentul plecării.

A treia zi de la sosirea lui *Saint-Enoch*, o balenieră franceză, *Caulaincourt*, intră în portul Akaroa, cu pavilionul la pic. O politeţe cere alta. Când căpitanul Bourcart vru să-l ridice pe al său, observă că era înnegrit de praful cărbunelui de lemn presărat peste cufere, pentru ca să se apere de şobolanii care, de la plecarea din Havre, se înmulţiseră îngrozitor şi infectau nava.

E adevărat, Marcel Ferut îi asigura că trebuie să se ferească de a distruge aceste inteligente animale.

– De ce? întrebă într-o zi unul dintre muşi.

– Pentru că, dacă *Saint-Enoch* ar fi în primejdie să se scufunde, ei ne-ar preveni.

– Şobolanii ăştia?

– Da, şobolanii ăştia, fugind...

– Cum asta?

– Înot, la naiba, înot! replică glumeţul marangoz.

În timpul după-amiezii, domnul Bourcart, mereu cel mai politicos dintre oameni, îl trimise pe domnul Heurtaux la bordul vasului *Caulaincourt*, pentru a se scuza că nu putuse întoarce salutul cu un pavilion care, din tricolor, devenise monocolor; şi ce culoare - un pavilion negru![1]

Escala lui *Saint-Enoch* dură patru zile. În afara orelor de muncă, căpitanul Bourcart lăsă oamenii să coboare pe uscat, deşi exista riscul unor dezertări, căci în Noua Zeelandă se practică o meserie foarte lucrativă, cea de tăietor de buşteni.

Aici pădurile sunt inepuizabile şi asta îi împinge pe unii

---

[1] Semnul distinctiv al navelor-pirat. (N.T.)

mateloţi să-şi părăsească navele. Totuşi echipajul lui *Saint-Enoch* era complet la ora reglementară şi, în ziua plecării, nimeni nu lipsea la apel. Dacă oamenii nu aveau bani de buzunar, cel puţin se delectaseră gratis cu piersicile pe care colonii francezi îi lăsaseră să le culeagă şi cu un vinişor plăcut, fabricat din aceste fructe.

La 22 februarie, domnul Bourcart luă măsurile necesare pentru ridicarea ancorei. Nu intenţiona să se mai întoarcă în golful Akaroa decât obligat de vremea rea şi în cazul când nava n-ar fi putut înfrunta marea.

De altfel, în dimineaţa aceea, stând de vorbă cu secundul, cei doi locotenenţi, doctorul Filhiol şi şeful de echipaj, el zise:

– Campania noastră, dacă împrejurările nu se opun, va avea două etape. La început, vom pescui în apele Noii Zeelande, cinci sau şase săptămâni, apoi, *Saint-Enoch* va naviga spre coastele Californiei de Jos unde, în această perioadă, va fi uşor, sper, să completăm încărcătura.

– Eh, observă domnul Heurtaux, nu se poate întâmpla să ne facem plinul de ulei în mările Noii Zeelande?

– Nu cred, răspunse domnul Bourcart. Am stat de vorbă cu căpitanul navei americane. După el, balenele au început să se îndrepte spre regiunile nordice.

– Unde se vor duce, acolo le vom prinde! declară locotenentul Coquebert. Mă însărcinez să le urmăresc cât au chef...

– Şi poţi fi sigur, căpitane, adăugă Romain Allotte, că nu voi rămâne în urma colegului meu.

– Sper, mai ales, prieteni, reluă domnul Bourcart, că ambiţia de a vă întrece unul pe celălalt nu vă va face să comiteţi imprudenţe!... Deci, ne-am hotărât: după Noua

Zeelandă, ţinuturile Californiei de Jos, unde nu o singură dată am pescuit foarte bine. Pe urmă... vom vedea, după împrejurări. Tu ce crezi, Ollive?

– Cred, căpitane, răspunse acesta, că *Saint-Enoch* va merge acolo unde vă va place să-l conduceţi, fie şi până la Marea Bering. Cât priveşte balenele, vă doresc să le întâlniţi cu duzinele. Dar asta-i treaba şefilor de bărci şi a harponierilor, nu a şefului de echipaj.

– Desigur, bătrâne camarad, replică surâzând domnul Bourcart, şi dacă ăsta ţi-e gândul, rămâi la treburile tale, aşa cum Jean-Marie Cabidoulin rămâne la ale lui! Lucrurile nu vor merge mai prost din cauza asta...

– Asta-i şi părerea mea, declară Ollive.

– Fiindcă veni vorba, tot vă mai certaţi, tu şi cu butnarul?

– Tot, căpitane. Cu mania lui de a prezice nenorociri, Cabidoulin ăsta îţi aduce moartea în suflet! Îl cunosc de mult şi ar fi trebuit să mă obişnuiesc! E cu atât mai stupid din partea lui, cu cât s-a descurcat foarte bine în toate călătoriile... Adevărat! Ar fi făcut mai bine să rămână ancorat în prăvălia lui, printre butoaie.

– Lasă-l să trăncănească, Ollive, răspunse căpitanul Bourcart. Cuvinte şi nimic mai mult! Asta nu înseamnă că Jean-Marie Cabidoulin nu e un om de ispravă!

În timpul după-amiezii, *Saint-Enoch* naviga în volte, pe un vânt bun, la patru mile de Akaroa, când o primă balenă fu semnalată de harponierul Louis Thiebault.

Era ora două şi cetaceul, de dimensiuni mari, sufla la mică distanţă. Domnul Bourcart ordonă imediat oprirea. Apoi fură lăsate la apă două bărci, cea a locotenentului Coquebert şi cea a locotenentului secund Allotte. Cei doi

ofiţeri coborâră în ele aşezându-se la pupa. Harponierii Durut şi Ducrest se instalară pe bancheta din faţă. Unul din mateloţi luă rama-cârmă, iar patru oameni se aşezară la lopeţi.

Cu pasiunea care-i însufleţea, cei doi locotenenţi ajunseră aproape în acelaşi timp la distanţa potrivită pentru împungerea balenei, adică pentru aruncarea harponului.

De fiecare harpon este fixată o parâmă, măsurând aproximativ trei sute de coţi, care e înfăşurată cu grijă pe un tambur amplasat aproximativ în mijlocul ambarcaţiunii, astfel ca nimic să nu-i stânjenească desfăşurarea.

Cei doi harponieri îşi lansară harpoanele. Atinsă în flancul stâng, balena fugi cu mare iuţeală. În clipa aceea, în ciuda tuturor precauţiunilor, parâma locotenentului Coquebert se încurcă şi fură obligaţi să o taie. Romain Allotte rămase singur cu animalul la a cărui urmărire colegul său trebui să renunţe, nu fără părere de rău.

Barca, antrenată irezistibil, zbura pe creasta valurilor, în timp ce rama-cârmă o păzea de devieri bruşte. Când balena dispăru, sau, altfel spus, se scufundă pentru prima oară, filară parâma, aşteptând să reapară la suprafaţă.

– Atenţie!... Atenţie! strigă locotenentul Allotte. De îndată ce se va întoarce - o lance pentru dumneata, Ducrest, şi alta pentru mine!...

– Suntem pregătiţi, locotenente, răspunse harponierul, ghemuit pe banchetă.

La bordul bărcilor se obişnuieşte ca la tribord să se afle, pe lângă două harpoane de schimb, trei lănci ascuţite ca nişte brice. La babord sunt aşezate cangea şi cazmaua care servesc la tăiatul aripioarelor balenei, când goneşte atât de repede încât ar fi imposibil să te laşi remorcat fără a

compromite securitatea ambarcaţiunii. Atunci, spun oamenii de meserie, e «lucrată cu lancea».

În momentul în care balena reapăru, la o mică distanţă, barca se năpusti spre ea. Locotenentul şi harponierul o loviră cu lăncile. Cum aceste lovituri nu atinseră organele esenţiale, balena, în loc să sufle sânge, suflă alb, ca de obicei, fugind spre nord-est. Era deci sigur că nu fusese rănită de moarte.

La bordul lui *Saint-Enoch*, căpitanul şi echipajul urmăreau cu cel mai viu interes peripeţiile acestei vânători care se putea prelungi, într-adevăr, nu era imposibil ca animalul să-şi continue goana timp de mai multe ore, aşa că domnul Bourcart manevră astfel, încât să ajungă din urmă barca, de care-l despărţeau două mile bune.

Barca avea o viteză prodigioasă. Aşa cum îl ştiau, locotenentul secund n-avea să se resemneze să-şi părăsească prada, în ciuda sfaturilor de prudenţă care-i fuseseră date.

În ce-l priveşte pe Yves Coquebert, după ce-şi descurcase parâma, se pregătea să-şi ajungă tovarăşul.

Încă o jumătate de oră şi fu uşor de observat că balena începea să-şi piardă forţele. Scufundările ei nu ţineau decât câteva minute, dovadă că i se tăia respiraţia.

Romain Allotte, profitând de goana ei încetinită, trase parâma, şi, când barca locotenentului Coquebert îl ajunse, harponierul Ducrest reuşi să taie una din aripioarele balenei cu cazmaua, apoi îi dădu alte lovituri în flanc. După o ultimă scufundare, balena reapăru bătând apa cu o astfel de violenţă. Încât una din bărci era cât pe ce să se răstoarne. În sfârşit, capul i se înălţă deasupra apei şi suflă roşu, ceea ce indica sfârşitul apropiat.

Ultimele convulsii ale unui animal atât de puternic sunt totuşi de temut. Este clipa când bărcile se află în cel mai mare pericol şi o lovitură de coadă ajunge ca să le facă bucăţi. Dar cei doi locotenenţi fură destul de îndemânatici ca s-o evite şi, după ce se întoarse pe o parte, balena pluti nemişcată la suprafaţa mării.

Cele două ambarcaţiuni se găseau la mai mult de o milă şi jumătate de *Saint-Enoch*, care manevră astfel, încât să le scutească de o parte din drum. Hula se accentua, sub o briză de la nord-vest. De altfel, balena capturată - o balenă comună - era de asemenea dimensiuni, încât avea să le fie greu să o manevreze.

Se întâmplă câteodată ca bărcile să fie antrenate la mai multe leghe de navă. În acest caz, dacă curentul e potrivnic, sunt obligate să aştepte, înfigând o mică ancoră în trupul balenei şi remorcându-şi prada doar atunci când curentul ia direcţia inversă.

Nu trebuiră să aştepte. Către ora patru, *Saint-Enoch* putu să se apropie la câteva lungimi de cablu. Cele două bărci manevrară şi înainte de ora cinci, balena era amarată de-a lungul bordului.

Locotenentul Allotte şi oamenii săi primiră felicitările întregului echipaj. Animalul era, într-adevăr, de o mărime apreciabilă. Măsura aproape douăzeci şi doi de metri, având circumferinţa de doisprezece metri în spatele înotătoarelor pectorale, ceea ce indica o greutate de cel puţin şaptezeci de mii de kilograme.

– Felicitările mele, Allotte, felicitările mele! repeta domnul Bourcart. Iată o straşnică lovitură de început şi n-ar trebui prea multe balene de mărimea asta ca să ne umplem cala. Ce părere ai, meştere Cabidoulin?

– Eu zic, răspunse butnarul, că animalul ăsta o să ne aducă cel puţin o sută de butoaie de ulei, şi dacă mă înşel cu zece, înseamnă că nu mai am ochi buni!

Fără îndoială, Jean-Marie Cabidoulin se pricepea îndeajuns ca să nu comită vreo eroare de apreciere.

– Astăzi, spuse atunci căpitanul Bourcart, e deja prea târziu. Marea se linişteşte, vântul la fel, şi noi vom sta cu velatura redusă. Legaţi zdravăn balena. Mâine o vom face bucăţi.

Noaptea fu calmă şi *Saint-Enoch* nu trebui să manevreze. De îndată ce soarele apăru la orizont, echipajul îşi împărţi munca. În primul rând, oamenii aşezară parâmele pentru a ridica balena la bord cu vinciul ancorei. Un lanţ fu trecut pe sub înotătoarele din afară, apoi fixat printr-un inel, ca să nu alunece. Imediat ce harponierii desprinseră cealaltă înotătoare, mateloţii se aşezară la manelele vinciului, pentru a ridica la bord animalul. Astfel, acesta avea să se răsucească în jurul său, operaţia decurgând fără greutate.

Capul fu împărţit în patru bucăţi: buzele, tăiate şi agăţate de un cârlig enorm; gâtlejul şi limba, care căzură împreună pe punte, pe deasupra bastingajelor; apoi, extremitatea botului de care sunt fixate fanoanele, al căror număr nu e niciodată mai mic de cinci sute.

E operaţia care cere cel mai mult timp, căci, pentru a detaşa acest ultim fragment al capului, trebuie retezat osul destul de gros şi foarte tare care-l uneşte de trup.

Dar meşterul Cabidoulin supraveghea totul şi echipajul nu era alcătuit din începători.

După ce depuseră cele patru bucăţi pe punte, se apucară să ridice grăsimea balenei, după ce o decupaseră

în felii, late de peste un metru şi jumătate şi lungi de opt-nouă picioare.

Când cea mai mare parte fu la bord, marinarii tăiară coada şi aruncară în apă ceea ce mai rămăsese din carcasă. Decupară apoi pe rând diferitele bucăţi care zăceau pe punte, din care fu uşor să se scoată grăsimea, mai uşor decât dacă trupul ar fi fost legat de bordajul navei.

Întreaga dimineaţă, fără răgaz, fu consacrată acestei munci grele şi domnul Bourcart nu dispuse reluarea ei decât pe la ora unu, după masa de prânz.

Mateloţii atacară atunci capul monstruos. După ce îl împărţiseră în cele patru părţi, harponierii desprinseră cu securea fanoanele, care sunt mai lungi sau mai scurte, după mărime. Aceste lame fibroase şi cornoase, primele scurte şi înguste, se lărgesc pe măsură ce se apropie de mijlocul maxilarului şi se micşorează apoi, până în fundul gurii. Dispuse cu o perfectă regularitate, prinse unele într-altele, ele formează un fel de grilaj sau plasă, care reţine animalele mici, miriadele de artropode cu care se hrănesc balenele.

Când fanoanele fură scoase, Jean-Marie Cabidoulin puse să fie transportate la piciorul dunetei. Trebuiau doar răzuite, pentru a se desprinde partea albă de la gingii, care este de o calitate superioară.

Grăsimea din creier fu scoasă şi pusă deoparte. În sfârşit, capul fiind golit de toate părţile utilizabile, rămăşiţele fură aruncate în mare.

Restul zilei şi ziua următoare, echipajul se ocupă de topirea grăsimii. Cum oamenii de veghe nu semnalaseră nici o altă balenă, bărcile nu fură lăsate la apă şi toată lumea munci.

Meşterul Cabidoulin puse să se aşeze un anumit număr de hârdaie pe punte, între marele catarg şi teuga din faţă. Introdusă bucăţi în hârdaie şi presată cu un mecanism special, grăsimea formă fragmente de ajuns de subţiri ca să intre în cazanul cuptorului, unde aveau să se topească sub acţiunea căldurii. Apoi, ceea ce rămânea, reziduurile - «jumările», după cum li se spune - aveau să servească la întreţinerea focului, cât timp funcţiona topitoarea, adică până în momentul când toată grăsimea avea să fie transformată în ulei. După terminarea operaţiei, nu le mai rămânea decât să umple cu acest ulei butoaiele din cală.

Operaţia nu prezintă nici o dificultate. Lichidul este lăsat să curgă într-un hârdău plasat sub punte, printr-un mic tambuchi, cu ajutorul unui burlan de pânză, prevăzut cu un robinet la capăt.

Treaba este atunci terminată, şi va fi reîncepută, în aceleaşi condiţii, când bărcile vor fi prins alte balene.

La căderea serii, după ce uleiul fusese înmagazinat, domnul Bourcart îl întrebă pe meşterul Cabidoulin dacă nu se înşelase asupra volumului balenei.

– Nu, căpitane, răspunse butnarul. Am umplut o sută cincisprezece butoaie.

– Atâtea! strigă doctorul Filhiol. Ei bine, trebuie să vezi ca să crezi!

– De acord, răspunse domnul Heurtaux şi, dacă nu mă înşel, balena asta este una din cele mai mari pe care le-am harponat vreodată...

– O straşnică ispravă a locotenentului Allotte! adăugă căpitanul Bourcart. Dacă o repetă de zece ori, vom fi foarte aproape de încărcătura completă!

După cum se vede, prezicerile bune ale domnului

Bourcart păreau să fie mai puternice decât prezicerile rele ale lui Jean-Marie Cabidoulin.

Aceste zone din preajma Noii Zeelande sunt, pe drept cuvânt, foarte frecventate. Înainte de sosirea lui *Saint-Enoch*, mai multe vase engleze şi americane făcuseră o campanie excelentă. Balenele comune se lasă capturate mai uşor decât celelalte. Cum au auzul mai puţin fin, te poţi apropia de ele, fără să le atragi atenţia.

Din nefericire, furtunile sunt atât de frecvente, atât de îngrozitoare în aceste mări, încât în fiecare noapte trebuie să se stea în larg cu velatura redusă, pentru a se evita punerea pe uscat.

În cele patru săptămâni pe care domnul Bourcart le petrecu în împrejurimile Noii Zeelande, fură capturate unsprezece balene. Două de secundul Heurtaux, trei de locotenentul Coquebert, patru de locotenentul Allotte şi două de căpitan. Dar nici una nu o egala ca volum pe prima şi randamentul lor fu mai mic. De altfel, balenele începeau să plece spre nord, astfel că *Saint-Enoch*, având doar nouă sute de butoaie de ulei la bord, trebui să caute alte locuri de pescuit.

Căpitanului Bourcart îi veni atunci ideea să navigheze spre Golful Iles, o colonie engleză stabilită pe litoralul de est al Insulei Ika-Na-Maoui, insula septentrională a grupului. Poate avea să reuşească să-şi dubleze încărcătura, înainte de a atinge coastele occidentale ale Americii.

În golf, *Saint-Enoch* avea să se aprovizioneze cu cartofi mai lesne decât la Akaroa, unde aceste legume nu fac obiectul unei culturi prea abundente.

Nava porni în seara zilei de 29 martie şi, după două zile, intrară în Golful Iles. Ancora fu lăsată la o adâncime de zece

braţe, la mică distanţă de uscat.

În port se aflau mai multe baleniere, care se pregăteau să părăsească Noua Zeelandă.

De îndată ce velele fură strânse, căpitanul Bourcart se informă asupra locului de unde putea să-şi procure cartofi. I se indică o fermă, la vreo douăsprezece mile depărtare spre interior. Cei doi locotenenţi plecară imediat, conduşi de un englez ales drept ghid.

Bărcile urcară un râu şerpuind între coline înalte. De-a lungul malurilor se ridicau locuinţe maori, construite din lemn, înconjurate de grădini bogate în legume, pe care indigenii le schimbă bucuroşi cu haine de fabricaţie europeană.

La capătul râului se găsea acea fermă unde cartofii abundau; umplură acolo mai mulţi saci. Întorcându-se în aceeaşi seară, ambarcaţiunile aduceau în plus o provizie de stridii de excelentă calitate, adunate pe stâncile de pe mal. Un regal pentru ofiţeri şi echipaj.

A doua zi, stewardul procură o mulţime de ceapă din grădinile maori. Conform obiceiului, ceapa fu plătită în aceeaşi monedă ca şi cartofii: în pantaloni, cămăşi, stofe, de care nava nu ducea lipsă.

Indigenii se arătau foarte îndatoritori, cel puţin pe ţărmurile Golfului Iles. Nu e mai puţin adevărat că, în acea perioadă, agresiunile erau foarte frecvente în alte puncte ale arhipelagului. Colonii trebuiau să lupte împotriva neozeelandezilor şi, chiar în ziua aceea, un avizo englez părăsise portul, plecând să reprime câteva triburi ostile.

Ofiţerii şi mateloţii de pe *Saint-Enoch* n-avură de ce să se plângă în această escală. Primiţi peste tot cu ospitalitate, intrau în colibe, unde li se ofereau răcoritoare (nu limonadă

sau bere - indigenii nu le folosesc - ci excelenţi pepeni verzi, care abundă în grădini, şi de asemeni curmale, nu mai puţin gustoase, care mai că rupeau crengile pomilor)

Domnul Bourcart rămase doar trei zile în Golful Iles. Ştiind că balenele părăseau aceste ţinuturi, făcu pregătirile necesare în vederea traversării, care n-avea să fie mai scurtă de patru mii de mile. Într-adevăr, *Saint-Enoch* avea să-şi încheie această campanie, atât de fericit începută, abia în Golful Sfânta Margareta, pe coasta Californiei de Jos.

Toate acestea îi fură repetate butnarului.

– Începutul e început, murmură printre dinţi Jean-Marie Cabidoulin. Să aşteptăm sfârşitul...

– Să aşteptăm sfârşitul! răspunse meşterul Ollive, ridicând din umeri.

Capitolul IV. TRAVERSÂND PACIFICUL

În ziua de 3 aprilie, dis-de-dimineaţă, *Saint-Enoch* părăsi Golful Iles. Nu-i mai lipseau, ca provizii, decât nuci de cocos, păsări şi porci. Neputându-le procura în Noua Zeelandă, căpitanul Bourcart îşi propuse să facă o escală într-una din insulele Arhipelagului Navigatorilor, unde aceste obiecte de consum se găsesc uşor.

Vântul sufla în direcţia bună şi cele două sute de mile care despart Ika-Na-Maoui de Tropicul Capricornului fură străbătute în opt zile, cu toate velele întinse şi murele la babord.

În ziua de 12 aprilie, ca răspuns la o întrebare a doctorului Filhiol, domnul Bourcart încuviinţă:

– Da, poate că aici, unde paralela 23 se întretaie cu meridianul 175, Pacificul atinge cele mai mari adâncimi. În urma unor sondaje efectuate de la bordul *Pinguinului*, au fost desfăşurate patru mii nouă sute de braţe de saulă, fără să se atingă fundul.

– Credeam că cele mai mari adâncimi se întâlnesc în mările Japoniei, observă domnul Filhiol.

– Eroare! declară căpitanul Bourcart. Aici sunt adâncimi mai mari cu două sute patruzeci şi cinci de braţe, ceea ce în total face nouă mii de metri[1].

– Oh! exclamă doctorul Filhiol. E altitudinea muntelui Himalaya... opt mii şase sute de metri are Dhaulagiri în Nepal; nouă mii – Chomo Lhari în Bhutan...

– Iată, dragă doctore, o comparaţie care nu poate fi decât instructivă.

[1] Adâncimea maximă cunoscută astăzi este de peste 11 000 m. (N.T.)

– Ea demonstrează un lucru, căpitane: cele mai înalte reliefuri ale Pământului nu egalează abisurile lui submarine. În epoca de formare, când globul nostru tindea să-şi ia configuraţia definitivă, depresiunile au căpătat mai multă importanţă decât ridicăturile, şi poate că primele nu vor fi determinate cu oarecare exactitate niciodată.

După trei zile, la 15 aprilie, ajungând lângă Samoa, Arhipelagul Navigatorilor, *Saint-Enoch* aruncă ancora la câteva lungimi de cablu în insula Savaii, una dintre cele mai importante din grup.

O duzină de indigeni, însoţindu-şi regele, urcară la bord împreună cu un englez, care le servea drept interpret. Aceşti primitivi, foarte necivilizaţi, erau aproape goi. Însăşi Maiestatea Sa nu se arătă îmbrăcat altfel decât supuşii săi. Dar o cămaşă de pânză, pe care i-o dărui căpitanul Bourcart şi în mânecile căreia suveranul se încăpăţână mai întâi să-şi vâre picioarele, nu întârzie să-i acopere regala nuditate.

Bărcile, trimise la ţărm, după sfatul englezului, se întoarseră cu o încărcătură de nuci proaspete.

La căderea serii, *Saint-Enoch* ieşi în larg, temându-se să rămână prea aproape de ţărm, şi manevră toată noaptea.

În zori, căpitanul Bourcart se întoarse în locul unde ancorase cu o zi înainte. Indigenii furnizară stewardului vreo douăzeci de broaşte ţestoase de bună calitate, tot atâţia porci mici, păsări în mare cantitate. Aceste provizii fură plătite în obiecte de care samoezii fac mare caz - mai ales cuţite proaste, de cinci soli bucata.

La trei zile după plecare, oamenii de veghe semnalară un grup de caşaloţi, zbenguindu-se la patru, cinci mile în prova, la babord. Briza era slabă şi *Saint-Enoch* abia înainta spre larg. Era târziu, aproape de ora cinci, totuşi căpitanul

Bourcart nu vru să piardă ocazia de a urmări unul sau mai multe din aceste animale.

Pe loc fură lăsate la apă două bărci, cea a secundului Heurtaux şi cea a locotenentului Coquebert. Aceşti ofiţeri, împreună cu harponierii lor şi mateloţii, coborâră în ele. De bătaia atâtor rame, marea se umflă ca un val lung şi bărcile se îndreptară spre grup.

Din înaltul dunetei, căpitanul Bourcart şi doctorul Filhiol urmăreau nu fără interes peripeţiile acestui pescuit.

– E mai greu decât pescuitul de balene, observă domnul Bourcart, şi mai puţin fructuos. De îndată ce unul dintre caşaloţi a fost harponat, eşti obligat să desfăşori parâma, căci se scufundă la mari adâncimi, extrem de rapid. În schimb, dacă barca s-a putut ţine de parâmă în timpul primei scufundări, eşti aproape sigur că ai să capturezi animalul. Odată revenit la suprafaţă, barda şi lancea îl termină repede.

Aşa se întâmplă şi în acest caz. Cele două bărci prinseră un singur caşalot, de talie mijlocie (există unii a căror lungime depăşeşte pe cea a balenei comune). Noaptea începea să cadă şi, cum la est cerul se acoperea de nori, ar fi fost imprudent să se întârzie. Toată seara echipajul se ocupă de remorcarea animalului.

A treia zi, pescuitul nu putu fi reînceput; caşaloţii dispăruseră şi *Saint-Enoch*, favorizat de o briză bună, îşi reluă drumul spre nord-est.

În ziua aceea, apăru o navă care urma aceeaşi direcţie, la trei sau patru mile sub vânt. Era o corabie cu trei catarge, a cărei naţionalitate, la acea distanţă, era imposibil de recunoscut. Totuşi, forma corpului şi câteva detalii ale greementului permiteau să se creadă că era engleză.

Către mijlocul zilei se produse una din acele rapide schimbări de vânt de la vest la est, foarte periculoase prin violenţa, dacă nu prin durata lor; o corabie riscă să se piardă, dacă nu e pregătită să le primească.

Într-o clipă, marea se dezlănţui şi valuri mari se năpustiră pe punte. Căpitanul Bourcart trebui să ia capa, pentru a ţine piept rafalei, păstrând următoarele vele: gabierul mare, trinca, zburătorul de fugă şi focul mic.

În cursul manevrei, matelotul Gastinet, care se căţărase până la capătul focului mare, ca să degajeze una din şcote, făcu o mişcare greşită.

– Om la apă! strigă unul din camarazii lui, care, de pe teugă, îl văzuse cufundându-se sub apă.

Toată lumea năvăli pe punte, iar domnul Bourcart alergă pe dunetă, ca să dirijeze salvarea.

Dacă Gastinet n-ar fi fost un bun înotător, ar fi fost pierdut. Valurile se spărgeau cu prea mare violenţă pentru a permite lansarea la apă a vreunei ambarcaţiuni. Nu mai rămânea decât aruncarea colacilor de salvare, ceea ce se şi făcu imediat.

Din nefericire, Gastinet căzuse în vânt şi, cum nava era în derivă, colacii nu puteau să ajungă până la el. Aşa că înota viguros spre ei.

– Fila trinca şi zburătorul de fugă! ordonă căpitanul Bourcart.

Saint-Enoch începu să facă volte, apropiindu-se de omul care se zbătea în mijlocul valurilor. De altfel, Gastinet nu întârzie să apuce unul din colaci şi, cu condiţia să nu-i dea drumul, putea fi sigur că va fi salvat.

Dar iată că situaţia se complică într-un fel înspăimântător.

– Un rechin, un rechin! strigară câţiva mateloţi postaţi pe dunetă.

Un rechin formidabil apărea şi dispărea în siajul navei, după ce trecuse în pupa ei. E cunoscută voracitatea extraordinară, forţa prodigioasă a acestor monştri, numai fălci şi stomac, cum s-a spus pe drept. Dacă nefericitul era înhăţat de rechin... dacă nu putea fi ridicat la bord înainte...

Or, deşi rechinul nu era decât la o sută de picioare de el, Gastinet nu-l observase. Nu auzise nici strigătul din înaltul dunetei şi nu bănuia primejdia care-l ameninţa.

În clipa aceea răsunară mai multe focuri de armă. Secundul Heurtaux şi Romain Allotte îşi desprinseseră carabinele de pe pereţii careului şi trăgeau în animal.

Fusese oare atins?... Nu se ştia. Totuşi, se scufundă şi capul nu-i mai apăru din valuri.

În acest timp nava începuse să vină în vânt. Dar, pe o mare atât de dezlănţuită, manevra avea oare să izbutească?... Dacă volta nu reuşea – ceea ce era foarte posibil, în aceste condiţii - totul ar fi fost inutil...

Fu o clipă de teribilă spaimă. În timp ce velele fluturau şi se zbăteau cu violenţă, *Saint-Enoch* avu câteva momente de ezitare. În fine, focurile lui prinseră vântul din celălalt bord, făcându-l să se încline atât de mult, încât gurile de scurgere ajunseseră aproape la nivelul mării. Atunci, cu şcotele fixate solid, strânse vântul cât mai mult şi înaintă spre colacul de care se agăţase matelotul. Îi aruncară un capăt de parâmă, pe care el îl apucă zdravăn, şi astfel fu ridicat până la copastie, chiar în clipa când rechinul, întorcându-se, cu fălcile căscate, se pregătea să-i înhaţe picioarele. Când Gastinet ajunse pe punte, îşi pierdu cunoştinţa. Dar doctorului Filhiol nu-i fu greu să-l

reanimeze.

Între timp, harponierul Ducrest îi aruncase monstrului un cârlig, în care înfipsese o bucată de carne de bou. Poate că rechinul fugise, căci nu se mai zărea... Deodată se produse o zdruncinătură violentă, care ar fi smuls parâma, dacă n-ar fi fost solid înfăşurată pe unul din tacheţii copastiei. Cârligul se înfipsese în botul rechinului şi îl ţinea. Şase oameni apucară parâma şi îl traseră din apă. Apoi, prinzându-i coada într-un nod, îl ridicară cu ajutorul unui palane. Rechinul căzu pe punte, unde câteva lovituri de secure îl spintecară.

De obicei, mateloţii vor să ştie ce se află în stomacul acestor monştri, al căror nume, după cât se pretinde - şi nu întâmplător - vine de la cuvântul latin *requiem*[1].

Iată ce scoaseră din pântecul rechinului, unde ar mai fi fost loc şi pentru bietul Gastinet: o mulţime de obiecte căzute în mare - o sticlă goală, trei cutii de conserve, goale şi ele, mai mulţi metri de sfoară, o bucată de mătură, resturi de oase, o caschetă de pânză cauciucată, o cizmă veche de pescar şi o ramă de coteţ de găină.

E de înţeles că acest inventar îl interesă în mod special pe doctorul Filhiol.

– Asta-i lada de gunoi a mării! strigă el. Într-adevăr, nu s-ar fi putut găsi o expresie mai potrivită, şi el adăugă: Acum, nu mai avem altceva de făcut decât să-l aruncăm peste bord...

– Ba deloc, dragul meu Filhiol, declară domnul Bourcart.

– Şi ce vrei să faci cu rechinul ăsta, căpitane?

– Să-l tăiem în bucăţi şi să păstrăm tot ce are de preţ!... Chiar numai în ceea ce te priveşte, doctore, din aceşti

[1] Odihnă. Aluzie la faptul că acest nume a fost dat unei rugăciuni pentru morţi. (N.T.)

rechini se scoate o untură care nu se încheagă niciodată şi care egalează în proprietăţi curative untura de peşte. După ce e uscată şi lustruită, pielea serveşte bijutierilor la fabricarea unor obiecte fanteziste, legătorilor de cărţi pentru a face piele de sagri, tâmplarilor ca răzuitoare...

– Ei, căpitane, întrebă doctorul Filhiol, pretinzi oare că această carne se şi mănâncă?

– Fără îndoială, şi aripioarele rechinului sunt atât de căutate, încât costă până la şapte sute de franci tona. Chiar dacă noi nu ne delectăm cu ele, facem din carnea asta un clei care este superior celui de nisetru în ce priveşte limpezirea vinurilor, berii şi lichiorului. În plus, pentru cei cărora nu le repugnă savoarea lui uleioasă, fileul de rechin nu-i deloc dezagreabil... Vezi, aşadar, că ăsta de aici valorează greutatea lui în aur!

Trecerea Ecuatorului fu notată de căpitanul Bourcart în Jurnalul de bord la data de 25 aprilie.

La ora nouă dimineaţa, pe o vreme senină, efectuase cu sextantul o primă operaţie, cu scopul de a afla longitudinea, adică ora locului - şi avea s-o completeze când soarele va fi trecut de meridian, ţinând seama cu ajutorul lochului de distanţa parcursă între cele două observaţii.

La prânz, a doua operaţie îi indică latitudinea, după înălţimea soarelui deasupra orizontului, şi el determină definitiv ora, cu cronometrul.

Vremea era favorabilă, atmosfera limpede, aşa că rezultatele fură considerate foarte exacte, şi domnul Bourcart, după terminarea calculelor sale, spuse:

– Prieteni, am trecut Ecuatorul şi iată-l pe *Saint-Enoch* întors în emisfera nordică.

Dat fiind că doctorul Filhiol - singurul de la bord care nu

trecuse niciodată Ecuatorul - nu fusese supus botezului coborând Atlanticul, fu scutit şi de data aceasta de ceremoniile mai mult sau mai puţin plăcute ale lui Moş Tropic. Se mulţumiră să bea pentru succesul campaniei - ofiţerii în careu, iar echipajul în postul de la prova. Oamenii primiseră raţie dublă de rachiu, ceea ce se obişnuia ori de câte ori era prinsă o balenă.

În ciuda eternelor lui mormăieli, Jean-Marie Cabidoulin trebui să ciocnească şi el cu meşterul Ollive.

– O duşcă bună, de dat pe gât, nu se refuză, îi spuse şeful de echipaj.

– Nu, desigur! replică butnarul, dar asta n-o să-mi schimbe felul de a vedea lucrurile!

– Nu ţi-l schimbă, bătrâne, dar bea totuşi!

În această parte a Pacificului, vânturile sunt de obicei foarte slabe primăvara şi *Saint-Enoch* fu aproape imobilizat. Cât de lungi par zilele! Fără a înainta, nava e jucăria hulei de seară până dimineaţa şi de dimineaţa până seara. Oamenii încearcă să se distreze citind, discutând, dacă nu cer somnului un refugiu împotriva căldurilor copleşitoare de la tropice.

Într-o după-amiază, la 27 aprilie, domnul Bourcart, ofiţerii, doctorul Filhiol şi meşterul Cabidoulin, adăpostiţi sub cortul dunetei, stăteau la taifas. Adresându-se butnarului, secundul spuse:

– Haide, Cabidoulin, mărturiseşte că a avea de pe acum nouă sute de butoaie pline în cală e un început bun, pentru un sezon de pescuit.

– Nouă sute de butoaie, domnule Heurtaux, răspunse butnarul, nu înseamnă două mii, iar celelalte o mie o sută n-or să se umple aşa cum îţi umpli cana la cambuză!

– Va să zică, observă râzând locotenentul Coquebert, n-o să mai întâlnim nici măcar o singură balenă...

– Marele şarpe de mare le-a înghiţit pe toate, adăugă pe acelaşi ton, locotenentul Allotte.

– Tot ce se poate, răspunse butnarul, care nici nu se gândea să glumească.

– Meştere Cabidoulin, interveni căpitanul Bourcart, tot mai crezi în acest monstru al monştrilor?

– Dacă mai crede, încăpăţânatul ăsta! exclamă Ollive. Dar numai despre asta vorbeşte întruna pe teugă.

– Şi o să mai vorbească! afirmă butnarul.

– Bine, spuse domnul Heurtaux, asta nu-i mare pagubă pentru majoritatea oamenilor noştri, care nu iau în serios poveştile lui Cabidoulin! Dar în ce-i priveşte pe muşi e altceva, şi nu sunt sigur că ei n-or să sfârşească prin a se speria.

– Atunci... ai grijă să-ţi ţii gura, Cabidoulin! ordonă domnul Bourcart.

– De ce, căpitane? ripostă butnarul. Aşa, cel puţin, echipajul va fi prevenit, şi când va zări şarpele de mare, sau orice alt monstru marin...

– Cum, întrebă domnul Heurtaux, îţi închipui că o să-l vedem pe acest faimos şarpe de mare?

– Nu încape nici o îndoială în această privinţă.

– Şi de ce, mă rog?

– De ce?... Vedeţi, domnule Heurtaux, e o credinţă a mea, şi glumele meşterului Ollive nu au nici o putere.

– Totuşi, după câte ştiu, în cei patruzeci de ani de navigaţie prin Atlantic şi Pacific n-ai văzut niciodată acest animal fantastic.

– Şi speram să nici nu-l văd, de vreme ce mă

pensionasem, răspunse butnarul. Dar domnul Bourcart a venit să mă ia şi, de data asta, n-am să scap!

– Ei bine, mie nu mi-ar părea rău să-l întâlnesc! exclamă locotenentul Allotte.

– Nu spune asta, locotenente, nu spune asta! replică butnarul, cu voce gravă.

– Haide, Jean-Marie Cabidoulin, reluă domnul Bourcart, nu-i ceva serios!... Marele şarpe de mare!... Ţi-o repet pentru a suta oară: nimeni nu l-a văzut vreodată, nimeni nu-l va vedea vreodată, pentru bunul motiv că nu există şi nici nu poate exista.

– E atât de sigur că există, căpitane, se încăpăţână să răspundă butnarul, încât *Saint-Enoch* va face cunoştinţă cu el înainte de sfârşitul campaniei... şi cine ştie dacă nu cumva ea se va sfârşi astfel!

Trebuie să mărturisim că Jean-Marie Cabidoulin era atât de convingător, încât nu numai muşii de la bord, ci şi mateloţii ajungeau să creadă în prezicerile lui sumbre. Cine ştie dacă domnul Bourcart avea să reuşească să-i închidă gura unui om atât de convins!...

În clipa aceea, doctorul Filhiol, întrebat de domnul Bourcart ce ştie în legătură cu pretinsul şarpe de mare, răspunse:

– Am citit aproape tot ce s-a scris în materie şi nu ignor glumele pe care şi le-a atras *Le Constitutionnel*[1], dând drept realităţi aceste legende. Or, remarcă, te rog, căpitane, că nu sunt noutăţi! Au apărut încă de la începutul erei noastre! De pe atunci, credulitatea umană acorda dimensiuni gigantice unor caracatiţe, unor calmari de diverse specii, sepiilor, unor cefalopode, care de obicei nu măsoară mai

[1] Ziar francez, fondat în 1815. (N.T.)

mult de şaptezeci, optzeci de centimetri, cu tentacule cu tot. E un drum lung de aici până la acei giganţi ai speciei, agitând braţe de treizeci, şaizeci sau o sută de picioare, care n-au trăit niciodată decât în închipuirile oamenilor!...[1] Şi oare nu s-a ajuns să se vorbească până şi de un kraken lung de o jumătate de leghe, care trăgea corăbiile în abisurile oceanului?

Jean-Marie Cabidoulin era cât se poate de atent la spusele doctorului, fără a înceta să protesteze împotriva afirmaţiilor lui, clătinând din cap.

– Nu, reluă doctorul Filhiol, sunt simple poveşti, în care cei vechi credeau, poate, de vreme ce, în timpul lui Pliniu, se vorbea de un şarpe-amfibie cu cap mare de câine, cu urechile aplecate spre spate, cu corpul acoperit de solzi îngălbeniţi, care se năpustea asupra vaselor mici şi le scufunda... Apoi, zece sau douăsprezece secole mai târziu, episcopul norvegian Pontoppidan susţinea existenţa unui monstru marin ale cărui coarne ar fi semănat cu nişte catarge, şi, când pescarii se credeau în ape adânci, găseau fundul numai la câteva picioare, pentru că animalul plutea sub chila şalupei lor!... Şi dacă ar fi să-i crezi, animalul avea un cap enorm de cal, ochi negri, o coamă albă, iar când se scufunda, deplasa un asemenea volum de apă, că marea se dezlănţuia în trombe ca ale Maelstromului![2]

– Şi de ce să nu se spună toate astea, dacă au fost văzute? observă butnarul.

– Fuseseră văzute... sau *se crezuse* că au fost văzute, bietul meu Cabidoulin! răspunse căpitanul Bourcart.

---

[1] Vezi «Cuvântul înainte». (N.T.)

[2] s.n. Vârtej, vâltoare. [Pron. *mai-ström*, var. *merstrom*. / < fr. *maelström*, canal al mării Norvegiei, unde se produc curenţii turbionari puternici].

– De altfel, adăugă doctorul Filhiol, nici chiar aceşti oameni de ispravă nu erau de acord între ei. Unii afirmau că pretinsul monstru avea botul ascuţit şi arunca apa printr-o nară, alţii susţineau că era prevăzut cu înotătoare în formă de urechi de elefant... Şi apoi a fost marea balenă albă de pe coastele Groenlandei, faimoasa Moby Dick, pe care balenierele scoţiene au urmărit-o vreme de peste două secole, fără să o poată prinde, pentru bunul motiv că n-o văzuseră niciodată...

– Ceea ce nu împiedica să se admită existenţa ei, adăugă, râzând, domnul Bourcart.

– Bineînţeles, răspunse doctorul Filhiol, ca şi cea a nu mai puţin legendarului şarpe care, acum patruzeci de ani, a apărut prima dată în golful Glocester, a doua oară la treizeci de mile de Boston, în apele americane.

Să se fi lăsat oare convins Jean-Marie Cabidoulin de argumentele doctorului? Nu, desigur, şi ar fi putut răspunde: Din moment ce marea ascunde plante extraordinare, alge lungi de opt sute până la o mie de picioare, de ce n-ar zămisli şi monştri de dimensiuni prodigioase, trăind în adâncurile pe care nu le părăsesc decât rareori?...

– Sigur este că, în 1819, sloop-ul *Concordia*, aflându-se la cincisprezece mile de Race-Point, a întâlnit un soi de reptilă care ieşea deasupra apei la vreo cinci, şase picioare, cu pielea negricioasă şi cu cap de cal, dar măsurând numai vreo cincizeci de picioare, deci mai puţin decât caşaloţii şi balenele.

În 1848, la bordul *Peking*-ului, echipajul crezu că vede un animal enorm, de peste o sută de picioare lungime, care se mişca la suprafaţa mării. Apropiindu-se, oamenii

descoperiră că era doar o algă uriaşă, acoperită cu paraziţi marini de toate felurile.

În 1849, căpitanul Schielderup pretindea că întâlnise, în canalul care desparte insula Osterssen de continent, un şarpe de şase sute de picioare, adormit la suprafaţa apei.

În 1857, oamenii de veghe de pe *Castillian* au semnalat prezenţa unui monstru cu cap enorm, în formă de butoi, a cărui lungime putea fi evaluată la două sute de picioare.

În 1862, Bouyer, comandantul avizoului *Alecton*...

– Iertaţi-mă că vă întrerup, domnule Filhiol, spuse meşterul Cabidoulin, cunosc un marinar care era la bord…

– La bordul lui *Alecton*? întrebă domnul Bourcart.

– Da.

– Şi matelotul ăsta a văzut ce povestea comandantul?

– Aşa cum vă văd, şi echipajul a ridicat la bord un monstru adevărat.

– Fie, răspunse domnul Filhiol, dar nu era decât un enorm cefalopod de un roşu-închis, cu ochii proeminenţi, botul în formă de cioc de papagal, corp fusiform, umflat la mijloc, înotătoare rotunjite în două labe cornoase, plasate la extremitatea posterioară, opt braţe în jurul capului. Această masă de carne moale nu cântărea mai puţin de două mii de kilograme, deşi animalul n-avea mai mult de cinci-şase metri, de la cap la coadă. Nu era, deci, un şarpe de mare...

– Dacă există caracatiţe, calmari de felul ăsta, răspunse butnarul, mă întreb de ce şarpele de mare n-ar exista şi el?…

Iată, de altfel, descoperirile care aveau să fie făcute mai târziu, în privinţa specimenelor de teratologie pe care le ascund adâncurile mării.

În 1864, la vreo sută de mile în larg de San Francisco,

vasul olandez *Cornelis* se ciocni de o caracatiţă, şi una din tentaculele ei încărcată cu ventuze se încolăci în jurul subarbei bompresului şi-l făcu să se încline până la suprafaţa apei. Când acest tentacul fu tăiat cu lovituri de topor, alte două se agăţară de capul berbec al şarturilor arborelui trinchet şi de cabestan. După ce le tăiară şi pe acestea, mai trebuiră să reteze alte opt tentacule, care făceau nava să se aplece foarte tare la tribord.

Câţiva ani după aceea, în Golful Mexic, fu observat un batracian cu ochi bulbucaţi, prevăzut cu două braţe verzi-albăstrui, ale cărui labe late apucară bordul unei ambarcaţiuni. Şase gloanţe de revolver abia reuşiră să izgonească această «manta», ale cărei braţe se legau de trup printr-o membrană asemănătoare cu cea a liliecilor şi care împrăştia groaza în acea zonă.

În 1873, cuterul *Lida*, aflat în strâmtoarea Sleat, între Insula Skyel şi continent, întâlneşte o formă vie, gigantică. Între Malacca şi Penang, *Nestor* trece nu departe de un monstru oceanic lung de două sute de picioare, lat de cincizeci, cu capul pătrat, zebrat de dungi negre şi galbene, semănând cu o salamandră.

În fine, în 1875, la douăzeci de mile de capul San Roque, la extremitatea de nord-est a Braziliei, comandantului navei *Pauline*, George Drevar, i se păru că zăreşte un şarpe enorm, încolăcit în jurul unei balene, ca un boa constrictor. Acest şarpe, de culoarea ţiparului de mare, şi care ar fi trebuit să măsoare între o sută şaizeci şi o sută şaptezeci de picioare lungime, se juca cu prada sa şi sfârşi prin a o trage în abis.

Acestea sunt ultimele fapte relevate de treizeci de ani în jurnalele de bord. Pot ele lăsa vreo îndoială asupra

existenţei anumitor animale marine, cel puţin extraordinare? Admiţând o oarecare parte de exagerare, refuzând să admitem că oceanele sunt frecventate de fiinţe al căror volum ar fi de zece ori, de o sută de ori mai mare decât al celor mai puternice balene, e totuşi foarte probabil că trebuie să dăm oarecare crezare relatărilor raportate mai sus.

Dar a pretinde, împreună cu Jean-Marie Cabidoulin, că marea adăposteşte şerpi, caracatiţe, calmari de o asemenea mărime şi de o asemenea putere, încât să reuşească să scufunde nave de tonaj mediu, asta desigur nu. Dacă numeroase corăbii dispar, fără să se mai audă de soarta lor, e fiindcă au pierit prin ciocnire, s-au sfărâmat de stânci, s-au scufundat în mijlocul cicloanelor. Există destule, chiar prea multe cauze de naufragiu, fără a face să intervină - ca încăpăţânatul butnar - aceşti pitoni, aceste himere, aceste hidre supranaturale.

În tot acest timp, calmul se prelungea, spre marea supărare a ofiţerilor şi echipajului lui *Saint-Enoch*. Nimic nu permitea să i se prevadă sfârşitul, când, la 5 mai, condiţiile atmosferice se schimbară brusc. Briza încreţi suprafaţa mării şi nava îşi reluă drumul spre nord-est.

În ziua aceea, o navă care fusese deja semnalată ca urmând aceeaşi direcţie reapăru şi se apropie la mai puţin de o milă.

Nimeni la bord nu se îndoi că era o balenieră. Ori nu-şi începuse campania de pescuit, ori nu fusese norocoasă, căci părea destul de uşoară, cu cala aproape goală.

– Îmi vine să cred, zise domnul Bourcart, că acest vas cu trei catarge încearcă să atingă, ca şi noi, coastele Californiei de Jos, poate Golful Marguerite...

– Se poate, răspunse domnul Heurtaux, şi dacă-i aşa, am putea să facem drumul împreună.

– E oare american, german, englez, norvegian? întrebă locotenentul Coquebert.

– Putem să aflăm, spuse căpitanul Bourcart. Să ne ridicăm pavilionul, el îl va ridica pe al lui şi vom şti despre ce e vorba.

O clipă mai târziu, tricolorul flutura la picul artimonului lui *Saint-Enoch*.

Vasul străin n-avu politeţea să răspundă.

– Nu mai încape nici o îndoială, strigă locotenentul Allotte, e englez!

Şi la bord, toată lumea fu de părere că o navă care nu salută pavilionul Franţei nu putea fi decât un «*English* din Anglia»!

Capitolul V. GOLFUL MARGUERITE

De la revenirea vântului favorabil, domnul Bourcart gândea, pe bună dreptate, că *Saint-Enoch* nu va mai avea de suportat calmul în vecinătatea Tropicului Cancerului. Avea să ajungă fără mari întârzieri în Golful Marguerite, ce-i drept, la sfârşitul sezonului.

Balenele care frecventează acest golf vin aici, de obicei, numai în momentul naşterii puilor, apoi se-ntorc în ţinuturile Pacificului septentrional. Totuşi, *Saint-Enoch*, având de pe acum jumătate din încărcătura de ulei, va mai întâlni ocaziile necesare pentru a adăuga câteva sute de butoaie. Dar dacă nava engleză întâlnită nu-şi începuse campania, după cum se bănuia, dacă, tot cum se bănuia, avea de gând să o înceapă în Golful Marguerite, dat fiind anotimpul înaintat, era probabil că *Saint-Enoch* n-avea să-şi poată face acolo plinul.

Coasta americană fu zărită la 13 mai, în dreptul tropicului. Din primele ore fu observat Capul Saint Lucas, la extremitatea peninsulară sudică a Vechii Californii, care mărgineşte strâmtul golf cu acelaşi nume, al cărui mal opus formează litoralul Sonorei mexicane. Navigând pe lângă această coastă, *Saint-Enoch* trecu prin faţa mai multor insule locuite exclusiv de urşi, foci şi nenumărate stoluri de păsări de mare. Barca trimisă la ţărm cu domnul Heurtaux, care era un bun vânător, nu se întoarse goală. Lupii marini fură jupuiţi, pentru a li se păstra pielea. Puii fură tăiaţi pentru carne, care e de o calitate excelentă.

Continuând să înainteze de-a lungul litoralului, folosindu-se de o uşoară briză sud-vest, *Saint-Enoch* lăsă

curând, la babord, Golful Broaştei Ţestoase. La extremitatea acestui golf observară, în timpul manevrelor, mai multe nave care vânau, probabil, elefanţi de mare.

La 7 mai, ora şapte seara, căpitanul Bourcart se găsea la intrarea în Golful Marguerite, unde se gândea să arunce ancora. Ca măsură de prudenţă, nemaifiind mult până la coborârea nopţii, puse capul spre larg şi manevră cu velatura redusă, astfel ca a doua zi, chiar la răsăritul soarelui, să se afle din nou la intrare.

Curentul cobora atunci împotriva vântului, ceea ce producea un clipocit comparabil cu cel de la fund. Era de temut ca apa să nu fie destul de adâncă, aşa că domnul Bourcart trimise două bărci cu sonde, pentru a măsura adâncimea exactă. Se linişti când sondele indicară o medie între cincisprezece şi douăzeci de braţe. Nava se angajă deci de-a curmezişul canalului şi, curând, intră în Golful Marguerite.

Oamenii de veghe nu mai revăzuseră nava engleză cu trei catarge. Poate că, la urma urmelor, această corabie căuta alte locuri frecventate de balene. Nimeni nu regretă că nu făceau drumul împreună cu ea.

Cum golful este plin de bancuri de nisip, *Saint-Enoch* înaintă cu mare precauţie. Fără îndoială, domnul Bourcart mai vizitase acest golf, dar, bancurile fiind supuse deplasării, era important să recunoască direcţia şenalului. Aşa că ancoră în mijlocul unui mic cot, foarte adăpostit.

De îndată ce velele fură strânse şi ancora trimisă la fund, cele trei bărci de la babord porniră spre ţărm, pentru a aduce *pecten jacobeus*, nişte scoici excelente, care abundă pe stânci şi pe plajă. De altfel, aceste ţinuturi mişună de peşti de mai multe specii: rândunici de mare

roşii, somoni, peşti buzaţi şi câţi alţii... Focile şi broaştele ţestoase nu lipsesc - şi nici rechinii. De asemenea, se poate procura uşor lemn, din pădurile dese de pe marginea mării.

Golful Marguerite măsoară între treizeci şi treizeci şi cinci mile, deci vreo douăsprezece leghe. Pentru a naviga aici fără avarii, e necesar să se urmeze în toată lungimea lui un şenal care, din loc în loc, nu e mai lat de patruzeci-cincizeci de metri, între bancuri sau stânci.

Pentru a-şi asigura drumul, căpitanul Bourcart puse să se adune câteva pietre mari, de care legară câte o parâmă, având celălalt capăt fixat de un butoi bine închis. Erau ca nişte geamanduri, pe care le plasară de o parte şi de alta a şenalului, pentru a-i indica sinuozităţile.

Nu le trebuiră mai mult de patru zile, refluxul obligându-i să ancoreze de două ori în douăzeci şi patru de ore, ca să ajungă la o lagună adâncă de cel puţin două leghe. În timpul acestor opriri, domnul Heurtaux, însoţit de cei doi locotenenţi, pleca pe uscat şi vâna în împrejurimi. Uciseră mai multe perechi de iezi şi câţiva şacali, foarte numeroşi în pădurile din vecinătate. În acest timp, mateloţii făceau provizii de stridii savuroase şi pescuiau.

În sfârşit, la 11 mai, în timpul după-amiezii, *Saint-Enoch* ajunse la locul de ancorare, un mic golf adânc de trei lungimi de cablu, dominat în partea de nord de coline împădurite. Printre malurile plate, cu plăji nisipoase, se detaşau două limbi de pământ rotunjite, semănate cu stânci negricioase dintr-o rocă foarte dură. Golful se deschidea spre litoralul de vest al lagunei şi, chiar în timpul refluxului, păstra destulă apă pentru ca nava să nu se teamă că va eşua. În plus, ca în toate aceste mări ale Pacificului, mareele nu erau puternice, nici pe lună plină,

nici pe lună nouă, diferenţa nefiind mai mare de două braţe jumătate între fluxul şi refluxul maxim.

Acest amplasament fusese fericit ales. Echipajul nu trebuia să se îndepărteze pentru a tăia lemne. Un pârâu care şerpuia printre coline înlesnea aprovizionarea cu apă dulce.

E de la sine înţeles că *Saint-Enoch* nu se fixase acolo definitiv. Dacă ar fi zărit o balenă, fie în lagună, fie în afara ei, ar fi putut porni repede la vânătoare dacă vântul ar fi fost favorabil.

După patruzeci şi opt de ore, o navă cu trei catarge se arătă la patru mile în larg. Echipajul recunoscu fără greutate vasul englez. După cum aflară mai târziu, era *Repton* din Belfast, cu căpitanul King şi secundul Strok, navă care îşi începuse campania în Golful Marguerite.

Această navă nu încercă să ancoreze în golfuleţul unde se găsea *Saint-Enoch*. Dimpotrivă, se îndreptă spre capătul lagunei şi aruncă ancora lângă mal. Cum nu era decât la o distanţă de două mile şi jumătate, n-aveau s-o piardă din vedere. Şi, de astă dată, pavilionul francez n-o mai salută, în trecere.

Celelalte nave, de naţionalitate americană, se zăreau în diverse puncte ale Golfului Marguerite, de unde se putea trage concluzia că balenele nu-l părăsiseră definitiv.

Chiar din prima zi, aşteptând să se prezinte o ocazie de a lansa bărcile, meşterul Cabidoulin, marangozul Ferut şi fierarul Thomas, însoţiţi de câţiva mateloţi, se instalară la marginea pădurii, pentru a doborî copaci. Trebuiau să înnoiască urgent provizia de lemne, atât pentru nevoile bucătăriei, cât şi pentru a alimenta cuptorul topitoriei.

Această muncă importantă, pe care căpitanii de

baleniere n-o neglijează niciodată, avea să fie fructuoasă, deşi era foarte cald. Nu e de mirare, dat fiind că Golful Marguerite este aproape traversat de paralela 25 şi, în emisfera sudică, această latitudine este cea a nordului Indiei şi al Africii. La 25 mai, o oră înainte de apusul soarelui, harponierul Kardek, care se afla în cruceta trinchetului, zări mai multe cetacee la două mile de golf, fără îndoială în căutarea unor locuri mai puţin adânci, potrivite pentru pui.

Se hotărî deci ca, a doua zi, la prima oră, bărcile să fie pregătite; probabil că şi celelalte nave luau măsuri similare.

În seara aceea, când domnul Filhiol îl întrebă pe căpitanul Bourcart dacă pescuitul se va efectua în aceleaşi condiţii ca în Noua Zeelandă, primi următorul răspuns:

– Nu tocmai, dragă doctore, şi e cazul să fim mai circumspecţi. Aici avem de-a face cu femele, care, dacă dau mai mult ulei decât masculii, sunt şi mai de temut. Când una din ele observă că e urmărită, nu întârzie să fugă şi nu numai că părăseşte golful şi nu se mai întoarce tot sezonul, dar le antrenează şi pe celelalte. Şi atunci, du-te de le caută în largul Pacificului!

– Şi dacă sunt urmate de pui, căpitane?....

– Atunci, spuse domnul Bourcart, bărcilor le e uşor să le prindă. Balena, care ia parte la zbenguirile puiului, nu se păzeşte. Te poţi apropia până să o loveşti cu securea, rănind-o la înotătoare. Dacă scapă din harpon, e de ajuns să o urmăreşti, chiar dacă trebuie să te încăpăţânezi mai multe ore. Într-adevăr, puiul îşi încetineşte mersul, oboseşte, se epuizează. Şi cum mama nu vrea să-l părăsească, există şansa s-o prinzi.

– Căpitane, nu spuneai că aceste femele sunt mai

periculoase decât masculii?...

– Da, domnule Filhiol, şi e bine ca harponierul să fie foarte atent să nu rănească puiul. Mama s-ar înfuria şi ar face mari stricăciuni, aruncându-se asupra bărcilor, lovindu-le cu coada, sfărâmându-le în bucăţi. De aici, accidente foarte grave. Astfel că, după o campanie de pescuit în Golful Marguerite, nu rareori întâlneşti numeroase resturi de ambarcaţiuni, şi nu numai un om a plătit cu viaţa imprudenţa sau neîndemânarea unui harponier....

Înainte de ora şapte dimineaţa, echipajul era gata să vâneze cetaceele observate cu o zi înainte. Fără a mai număra harpoanele, lăncile şi securile, căpitanul Bourcart, secundul şi cei doi locotenenţi se înarmaseră cu puşti aruncătoare de bombe, folosite întotdeauna cu succes când e vorba să se captureze acest gen de balene.

La jumătate de milă de golf, se arătă o femelă cu puiul ei şi bărcile îşi ridicară velele, ca să se apropie fără să-i trezească atenţia.

Bineînţeles, Romain Allotte se afla în frunte şi ajunse primul, la şapte braţe de animal. Acesta se pregătea să se scufunde, observând probabil luntrea. Dar Ducrest ridică harponul şi-l lansă cu o asemenea forţă, că se înfipse tot. În clipa aceea, interveniră celelalte trei bărci, gata să captureze balena.

Dar, printr-o întâmplare care nu e rară, harponul se rupse şi balena fugi, urmată de puiul ei.

Atunci îi cuprinse o îndârjire extraordinară. Cetaceul depăşi ambarcaţiunile cu şaizeci-optzeci de braţe. Jetul pe care-l arunca - vapori de apă condensaţi într-o ploaie fină - se ridica la opt sau zece metri, şi cum sufla alb, însemna că

nu fusese rănit mortal.

În acest timp, mateloţii trăgeau tare la rame. Două ore fu imposibil să se apropie cât trebuia, ca să arunce din nou harponul. Poate c-ar fi reuşit să lovească puiul, dacă nu s-ar fi opus căpitanul, din prudenţă.

Doctorul Filhiol, dornic să nu piardă nici un detaliu al pescuitului, luase loc în partea din spate a ambarcaţiunii domnului Bourcart.

Simţea aceeaşi ardoare ca şi tovarăşii lui şi-şi exprima teama ca ea să nu se stingă înainte de a fi ajuns animalul.

Balena plonja şi reapărea la un interval de câteva minute. Nu se depărtase prea mult de golf - trei sau patru mile - şi acum se apropia. Se părea chiar că viteza ei se micşora, căci puiul nu rămânea în urmă.

Către ora unsprezece şi jumătate, un al doilea harpon fu aruncat din barca domnului Heurtaux.

De data asta nu trebuiră să fileze prea multă parâmă. Celelalte bărci li se alăturară, nu fără să se teamă de loviturile date cu coada. De îndată ce-l atacară cu securea şi lancea, animalul suflă sânge şi muri la suprafaţa mării, în timp ce puiul dispărea sub apă.

Curentul fiind favorabil, balena fu remorcată cu uşurinţă, până la *Saint-Enoch*, unde domnul Bourcart dispuse instalaţiile pentru a o ridica la bord în timpul după-amiezii.

A doua zi veni la bord un spaniol, care ceru să vorbească cu căpitanul. Era unul din aşa-numiţii «carcasieri», cărora li se dă grăsimea rămasă în interiorul carcaselor.

După ce examină balena suspendată pe bordul navei, spuse:

– E, într-adevăr, una dintre cele mai mari, pescuite în Golful

Marguerite, de trei luni încoace....

– Sezonul a fost bun? întrebă domnul Bourcart.

– Destul de mediocru, răspunse spaniolul, şi n-am avut de spintecat decât vreo jumătate de duzină de carcase. Aşa că vă rog să mi-o cedaţi pe asta.

– Cu plăcere.

În următoarele patruzeci şi opt de ore, spaniolul rămase la bord şi asistă la toate operaţiunile de topire a grăsimii. Balena nu dădu mai puţin de o sută douăzeci şi cinci de butoaie de ulei de calitate excelentă.

În ce priveşte carcasa, spaniolul puse să fie transportată la locuinţa sa, situată pe litoralul lagunei, la două mile de golf.

După plecarea lui, doctorul Filhiol îi spuse căpitanului:

– Domnule Bourcart, ştii cât ulei scoate omul acesta din resturile unei balene?

– Cel mult câteva ulcioare.

– Te înşeli, ştiu chiar de la el că obţine câteodată şi cincisprezece butoaie.

– Cincisprezece, domnule Filhiol?!.. Ei bine, e ultima oară că mă las păcălit, şi de-acum înainte vom face noi operaţia asta!

Saint-Enoch rămase până la 17 iunie în Golful Marguerite, pentru a-şi completa încărcătura.

În acest timp, echipajul vână mai multe balene, printre care masculi foarte dificili, dacă nu chiar foarte primejdioşi, într-atât erau de puternici.

Unul din ei fu capturat de locotenentul Coquebert, la intrarea în golf. Le trebui o zi şi o noapte ca să-l aducă în

golf. În timpul curentului contrar, bărcile se ancorau de trupul animalelor şi oamenii dormeau, aşteptând schimbarea sensului mareei.

Nu mai e nevoie să spunem că celelalte vase urmăreau şi ele cetaceele, până la marginile golfului. Americanii, mai ales, fură destul de satisfăcuţi de campanie.

Căpitanul unuia dintre aceste vase - *Iwing*, din San Diego - îi făcu o vizită domnului Bourcart, la bordul lui *Saint-Enoch*.

– Căpitane, îi spuse el, după ce schimbară câteva complimente, văd că v-a mers bine pe coastele Noii Zeelande....

– Într-adevăr, răspunse domnul Bourcart, şi sper să-mi termin aici campania. Asta o să-mi permită să mă întorc în Europa mai devreme decât mă aşteptam şi să ajung la Havre, înainte să se fi scurs trei luni.

– Vă felicit, căpitane, dar, din moment ce soarta vă favorizează, de ce să vă întoarceţi direct la Havre?

– Ce vreţi să spuneţi?

– Vreau să spun că v-aţi putea plasa avantajos încărcătura fără să părăsiţi mările Pacificului. Asta v-ar permite să reîncepeţi pescuitul lângă Insulele Kurile, sau în Marea Ohotsk, exact în lunile favorabile.

– Explicaţi-vă, domnule. Unde mi-aş putea vinde încărcătura?

– La Vancouver.

– La Vancouver?

– Da. Pe piaţa din Victoria. În acest moment, uleiul este foarte căutat de firmele americane şi aţi obţine preţuri avantajoase.

– Pe cinstea mea, răspunse domnul Bourcart, e o idee

şi, fără îndoială, una excelentă. Vă mulţumesc pentru informaţie, căpitane, şi probabil că am să profit de ea.

Insula Vancouver, situată în apele americane, în dreptul Columbiei engleze, nu e decât la aproximativ 25 grade la nord de Golful Marguerite.

Cu vânt bun, *Saint-Enoch* putea ajunge acolo în două săptămâni. Hotărât, norocul îi surâdea domnului Bourcart. Jean-Marie Cabidoulin avea să termine cu profeţiile lui sumbre. După campania din Noua Zeelandă şi Golful Marguerite, campania din Insulele Kurile şi din Marea Ohotsk - şi toate astea în acelaşi an!

De altfel, probabil că şi balenierele americane şi chiar şi *Repton* s-ar fi dus la Vancouver, dacă şi-ar fi făcut plinul, din moment ce preţul uleiului era în urcare.

Când domnul Bourcart îl întrebă pe căpitanul navei *Iwing* dacă avusese legături cu *Repton*, răspunsul fu negativ. Nava engleză se ţinea mereu deoparte şi poate că nu saluta pavilionul înstelat al Statelor Unite, aşa cum nu saluta pavilionul tricolor.

Totuşi, în repetate rânduri, urmărirea cetaceelor în lagună, sau în mijlocul golfului, aduse alături bărcile engleze şi cele franceze. De altfel, nu urmăreau aceeaşi balenă - ceea ce ar fi putut provoca neînţelegeri, aşa cum se întâmpla câteodată. Desigur că, în starea de spirit în care se aflau ambele părţi, neînţelegerile s-ar fi putut termina prost.

Domnul Bourcart nu înceta să recomande oamenilor lui să evite orice contact cu cei de pe *Repton*, fie pe mare, fie pe uscat, când ambarcaţiunile se duceau după lemne sau la pescuit printre stânci.

Pe scurt, nu se ştia dacă *Repton* avea sau nu succes şi,

ca să spunem adevărul, asta nici nu preocupa pe nimeni. *Saint-Enoch* îl întâlnise în timpul traversării, între Noua Zeelandă şi coasta americană. După ce avea să părăsească golful, n-avea să-l mai vadă în cursul acestei campanii.

Înaintea plecării, un caşalot fu semnalat la trei mile în afara lagunei. Era cel mai mare pe care îl întâlniseră până atunci şi, de data asta, ambarcaţiunile de pe *Repton* începură urmărirea, ce-i drept cam târziu.

Barca locotenentului Allotte, navigând cu o briză uşoară, favorabilă, manevră în aşa fel, ca să nu sperie animalul. Totuşi, când ajunseră destul de aproape, acesta plonjă şi trebuiră să aştepte să urce din nou la suprafaţă.

Se scurseseră treizeci şi cinci de minute de la ultima cufundare, aşa că avea să rămână tot atâta timp sub apă.

Apariţia lui avu loc la timpul prevăzut, la şapte sau opt lungimi de cablu de barcă şi aceasta porni cu toată viteza.

Harponierul Ducrest era în picioare, pe puntea teugei, Romain Allotte ţinea securea în mână. Dar, în acel moment, caşalotul, simţind primejdia, bătu marea cu asemenea violenţă, încât un val umplu pe jumătate barca.

Cum harponul îl atinsese în partea dreaptă, sub înotătoarea pectorală, animalul se scufundă şi parâma trebui filată cu o asemenea rapiditate, încât o udară, ca să nu se aprindă. Când reapăru, caşalotul sufla sânge şi câteva lovituri de lance îl dădură gata, fără prea multă greutate.

Deci treaba fu terminată înainte de sosirea bărcilor engleze, care nu mai avură altceva de făcut decât să se întoarcă la *Repton*.

După topirea grăsimii, meşterul Cabidoulin numără optzeci de butoaie de ulei.

Plecarea fusese fixată pentru 17 iunie. Domnul Bourcart, conformându-se sfatului căpitanului american, avea să pornească spre Vancouver. *Saint-Enoch* avea în cală o mie şapte sute de butoaie de ulei şi cinci mii de kilograme de fanoane. După livrarea lor la Victoria, căpitanul se hotărâse să întreprindă o a doua campanie, în nord-estul Pacificului. O sută cincizeci de zile se scurseseră de la plecarea din Havre, şi escala în Golful Marguerite durase de la 9 mai la 19 iunie. Corpul şi greementul navei erau în bună stare şi la Vancouver avea să-şi poată reface proviziile. Cu două zile înainte de plecare, se prezentă o ocazie de a intra în legătură cu oamenii de pe *Repton*. Iată în ce împrejurări:

Bărcile secundului şi a locotenentului Coquebert, trimişi pe uscat, trebuiau să aducă lemne tăiate şi apă din pârâu. Domnii Heurtaux, Coquebert şi mateloţii ajunseseră pe plajă, când unul din ei strigă:

– Balenă!... Balenă!

Într-adevăr, o femelă mare, însoţită de puiul ei, trecea la o jumătate de milă de golf, înaintând spre capătul acestuia.

Desigur, regretul de a n-o putea vâna era unanim. Dar cele două bărci, comandate pentru alt serviciu, nu erau în stare să vâneze, neavând nici harpon, nici parâmă. Acelaşi lucru se întâmpla la bordul lui *Saint-Enoch*, care, cu palancurile demontate, stătea gata să ridice ancora.

Dar iată că la cotitura unuia din punctele extreme ale golfului apărură două ambarcaţiuni!

Erau bărcile de pe *Repton*, care urmăreau balena semnalată.

Cum se apropiau, cu intenţia de a surprinde animalul pe

la spate, nu le pierdeau din ochi.

Înaintau fără zgomot, la o distanţă de o milă, una plecând mult după cealaltă. Prima îşi ridică pavilionul la pupa, pentru a anunţa că se pregăteşte să atace. În ce-l priveşte pe *Repton*, aştepta, cu velele reduse, la trei mile mai la est.

Domnii Heurtaux, Coquebert şi oamenii lor se urcară pe o colină, în spatele pârâului, de unde privirea îmbrăţişa întreaga lagună.

Era ora două şi jumătate când harponierul primei ambarcaţiuni ajunse la depărtarea potrivită.

Balena, care se juca cu puiul, încă n-o zărise, când harponul fu aruncat.

Desigur, englezii nu ignorau că e primejdios să ataci un pui. Şi chiar acesta, trecând de-a lungul luntrii, primi lovitura de harpon. Era atins mortal şi, după câteva convulsiuni, rămase nemişcat la suprafaţa mării. Cum mânerul harponului se redresa, avea, după spusele marinarilor, aerul că fumează o pipă, căci pulberea lichidă care-i ieşea din gură imita de minune fumul de tutun.

Balena fu cuprinsă atunci de un acces de furie. Coada ei bătea apa, care ţâşnea în trombă. Se aruncă asupra bărcii. Zadarnic oamenii de la rame încercară să dea înapoi, atacul nu putu fi evitat. În van încercară să arunce un al doilea harpon, în van încercară s-o lovească cu barda şi lancea, în van descărcă asupră-i ofiţerul puşca aruncătoare de bombe...

Cea de a doua ambarcaţiune, care se găsea încă la trei sute de stânjeni sub vânt, nu putea ajunge în timp util în ajutorul primei. Aceasta, atinsă de o lovitură puternică de coadă, se scufundă imediat, împreună cu oamenii de pe ea.

Dacă unii dintre ei ar fi reapărut, admiţând că nu fuseseră răniţi, cine ştie dacă cealaltă ambarcaţiune ar fi putut să-i culeagă?...

– La barcă! La barcă! strigă domnul Heurtaux, făcând semn locotenentului să-l urmeze.

Oamenii lor, văzându-i pe ceilalţi în primejdie să piară, nu şovăiră să le vină în ajutor, deşi aparţineau echipajului de pe *Repton*.

În câteva clipe, toţi coborâră colina, traversară plaja, desfăcură parâmele, şi bărcile, împinse viguros înainte de rame, ieşiră din golfuleţ. În locul unde balena se zbătea mereu cu furie, din cei nouă oameni, azvârliţi în apă, numai şapte urcaseră la suprafaţă.

În ceea ce priveşte balena, după ce se îndreptase spre pui, pe care curentul îl dusese la o lungime de un cablu sub vânt, dispăruse în adâncul lagunei. Secundul şi locotenentul erau gata să ia la bord pe câţiva dintre englezi, când ofiţerul de pe *Repton*, care tocmai ieşise la suprafaţă, strigă cu o voce înciudată:

– În larg!... N-avem nevoie de nimeni!... În larg!

Şi fără îndoială că dacă regreta moartea celor doi oameni, acest ofiţer nu regreta mai puţin ratarea magnificei prăzi.

Când domnii Heurtaux şi Allotte se întoarseră la bord, le povestiră căpitanului Bourcart şi doctorului Filhiol cum se petrecuseră lucrurile.

Domnul Bourcart îi felicită pentru ajutorul pe care voiseră să-l dea, şi, când auzi răspunsul ofiţerului, zise:

– Va să zică, nu m-am înşelat: sunt englezi. Şi încă englezi adevăraţi!...

– Chiar aşa, declară şeful echipajului... dar să mă ia

dracu’ dacă e permis să fie chiar atât de englezi!

Capitolul VI. VANCOUVER

Insula Vancouver, de pe coasta occidentală a Americii de Nord, lungă de cinci sute de kilometri şi lată de o sută treizeci, e cuprinsă între paralelele 48 şi 51. Face parte din Columbia engleză, învecinată cu dominionul Canada, de care frontiera o desparte la est.

Acum vreo sută de ani, Compania Golfului Hudson fondase un post de comerţ la capătul de sud-vest al insulei, lângă vechiul port Cordoba, căruia indienii îi spuneau Camosin. Era o luare în posesiune a numitei insule de către guvernul britanic. Totuşi, în 1789, Spania pune mâna pe ea, dar după puţină vreme fu restituită Angliei, printr-un tratat semnat de ofiţerul spaniol Quadra şi ofiţerul englez Vancouver, al cărui nume figurează singur în cartografia modernă.

Satul n-avea să întârzie să devină oraş, graţie descoperirii unor filoane de aur în bazinul Fraser-ului, unul din cursurile de apă ale insulei. Devenit Victoria-City, fu proclamat capitala oficială a Columbiei britanice. Apoi fură întemeiate şi alte oraşe ca Nanaimo, la optzeci de leghe depărtare, fără a mai vorbi de micul port San Juan, care se deschide spre capătul meridional.

În epoca în care se desfăşoară acţiunea acestei povestiri, Victoria era departe de a cunoaşte dezvoltarea de astăzi. Insula Vancouver nu era încă deservită de calea ferată de nouăzeci şi şase de kilometri, care leagă capitala de Nanaimo. Abia în anul următor, în 1864, o expediţie avea să fie întreprinsă de doctorul Brown din Edinburg, de inginerul Leech şi Frederic Wymper în interiorul insulei.

Căpitanul Bourcart avea să găsească în Victoria toate înlesnirile pentru tranzacţiile sale, ca şi resursele necesare unei noi campanii de pescuit. Nu era deloc neliniştit în această privinţă.

Chiar de la prima oră, *Saint-Enoch* părăsise locul de amarare din lagună. Ajutat de flux, coborî şenalul Golfului Marguerite şi intră în plină mare. Vânturi propice îi permiseră să navigheze pe lângă coastă, la adăpostul ţărmului, la câteva mile de-a lungul peninsulei Vechii Californii.

Domnul Bourcart nu puse veghe în arboradă, de vreme ce nu era vorba să vâneze balene. Lucrul cel mai grabnic era să ajungă la Vancouver, pentru a profita de preţurile ridicate ale uleiului. De altfel, nu fură semnalate decât trei sau patru balene la mare distanţă, pe o mare destul de agitată. Echipajul era mulţumit să le dea întâlnire în Insulele Kurile şi în Marea Ohotsk.

Sunt aproximativ 1.400 de mile până la Juan de Fuca, strâmtoarea care desparte insula Vancouver de teritoriile Washingtonului, la extremitatea Statelor Unite. Cu o medie de nouăzeci de mile în douăzeci şi patru de ore, *Saint-Enoch* avea să efectueze traversarea cam în cincisprezece zile, şi el îşi întinse toate pânzele, chiar şi bonetele, săgeţile, velele-strai.

Norocul care marcase începutul acestei prime campanii îi întovărăşea mereu. La aproape o treime din drum, nava înainta cu toate velele sus, în dreptul oraşului San Diego, capitala Californiei de Jos. După patru zile, era lângă San Francisco, în mijlocul a numeroase nave care se îndreptau spre acest mare port american.

– Poate că-i regretabil, spuse în ziua aceea domnul

Bourcart secundului său, că nu putem face la San Francisco afacerile pe care le vom face la Victoria...

– Fără îndoială, răspunse domnul Heurtaux, acum am fi ajuns la destinaţie. Dar drumul făcut e făcut. Dacă reîncepem pescuitul în apropierea Kurilelor, vom fi înaintat foarte mult spre nord.

– Ai dreptate, Heurtaux şi, de altfel, informaţiile căpitanului de pe *Iwing* sunt categorice. După părerea lui, *Saint-Enoch* poate fi revizuit la Victoria şi se poate aproviziona pentru mai multe luni.

În acest timp, vântul, care dovedea o anume tendinţă de slăbire, trecând spre sud, nu întârzie să sufle dinspre larg. Viteza lui *Saint-Enoch* se micşoră deci puţin. Acest lucru produse oarecare nerăbdare la bord. În fond, nu dură mai mult de patruzeci şi opt de ore şi, de altfel, în dimineaţa de 3 iulie, marinarul de cart semnală Capul Flattery, la intrarea Strâmtorii Juan de Fuca. Traversarea durase deci şaisprezece zile - una mai mult decât socotise domnul Bourcart, nava neatingând media de nouăzeci de mile pe zi.

– Ei bine, bătrâne, declară meşterul Ollive meşterului Cabidoulin, iată-ne la intrarea în port... şi totuşi, nu încetezi să gemi.

– Eu? replică butnarul.

– Da, tu!

– Eu nu spun nimic.

– E ca şi cum ai face-o.

– Adevărat?

– Adevărat... şi înţeleg că te râcâie! Mormăi pe dinăuntru...

– Şi-am să mormăi şi pe dinafară, când o să am chef!

Ripostă Jean-Marie Cabidoulin.

După formalităţile sanitare şi de vamă, *Saint-Enoch* ancoră lângă un ponton care avea să uşureze descărcarea butoaielor.

În orice caz, escala avea să ţină două săptămâni. Nu puteau pleca până ce echipajul n-avea să facă anumite reparaţii, în vederea, fie a unei noi campanii în regiunile septentrionale ale Pacificului, fie a unei întoarceri în Europa.

Secundul, cei doi locotenenţi, meşterii aveau deci cu ce să-şi petreacă timpul. Era vorba, nici mai mult nici mai puţin decât să ducă pe uscat cele o mie şapte sute butoaie de ulei. În plus, căpitanul Bourcart trebuia să-şi supravegheze oamenii de aproape. Se putea aştepta la dezertări în aceste ţinuturi frecventate de căutătorii de aur, exploatatorii de zăcăminte aurifere în Insula Vancouver şi în câmpiile Caribou, din Columbia britanică.

În portul Victoria erau două nave, *Chantenay* din Nantes şi *Forward* din Liverpool, pe care dezertarea unui număr de mateloţi le pusese în mare încurcătură.

Totuşi, domnul Bourcart era atât de sigur de oamenii lui, pe cât putea fi cineva. Oare n-avea să-i reţină speranţa de a participa la beneficiile acestei campanii, la fel de fructuoasă pentru ei ca şi pentru armatorii lui *Saint-Enoch*?... Se impunea, totuşi, o supraveghere severă, şi permisiunile de a părăsi nava erau acordate destul de rar.

Era incontestabil de preferat să se dea raţii duble la bord, după câteva zile grele de muncă, decât să vadă echipajul colindând cârciumile şi barurile, unde-i atât de uşor să faci cunoştinţe deocheate.

În ce-l priveşte pe domnul Bourcart, trebui în primul rând să se ocupe de plasarea încărcăturii pe piaţa din

Victoria, astfel că, imediat ce debarcă, se duse la domnul William Hope, unul din principalii agenţi comerciali maritimi.

Doctorul Filhiol, neavând nici un bolnav de îngrijit, putea să viziteze în voie oraşul şi împrejurimile. Poate că ar fi pornit să cutreiere toată insula, dacă n-ar fi lipsit mijloacele de comunicaţie. Nici un fel de drumuri, abia nişte cărări prin pădurile din interior.

Oraşul i se păru interesant, ca toate cele care prosperă atât de repede pe pământul Americii şi cărora terenul le permite să se întindă nemăsurat. Construit geometric, brăzdat de străzi care se întretăiau în unghiuri drepte, umbrit de arbori frumoşi, el avea un parc vast - şi care oraş american nu are unul, sau chiar mai multe?... Apa de băut îi era furnizată de un rezervor instalat la patru mile depărtare, alimentat de cele mai bune izvoare din insulă.

Portul Victoria, adăpostit în fundul unui mic golf, are o aşezare dintre cele mai favorabile. E punctul unde se întâlnesc strâmtorile Juan de la Fuca şi Queen-Charlotte. Navele pot ajunge aici fie prin vest, fie prin nord-vest. Traficul maritim, destinat să crească în viitor, avea să cuprindă întreaga navigaţie din aceste ţinuturi.

E cazul să adăugăm că, încă în acea epocă, portul oferea ample resurse navelor care necesitau reparaţii, după lungi traversări, majoritatea foarte dificile. Un arsenal bine aprovizionat, antrepozite pentru mărfuri, ca şi un bazin de carenaj le stăteau la dispoziţie.

Căpitanul de pe *Iwing* îi dăduse informaţii exacte domnului Bourcart. Cursul uleiurilor marine era în creştere, şi *Saint Enoch* sosea la timp ca să profite de asta. Cererile curgeau nu numai la Vancouver, ci şi la New Westminster, important oraş din Columbia, situat în Golful Georgia, puţin

mai la nord-est de Victoria. Două baleniere, americana *Flower* şi norvegiana *Fugg*, îşi vânduseră încărcătura şi – aşa cum avea să facă şi *Saint-Enoch* - plecaseră din nou la pescuit, în nordul Pacificului.

Afacerile fură, deci, repede încheiate între agentul maritim Hope şi căpitanul Bourcart. Vânzarea încărcăturii se făcu la preţuri niciodată atinse până atunci şi pe care nu le-ar fi obţinut pe pieţele din Europa. Nu mai aveau decât să debarce butoaiele şi să le transporte la antrepozit, de unde aveau să fie livrate cumpărătorului.

Când se întoarse la bord, domnul Bourcart îi spuse secundului:

– Heurtaux, afacerea e încheiată şi nu putem decât să ne felicităm c-am urmat sfatul cinstitului căpitan de pe *Iwing*!

– Şi uleiul şi fanoanele, domnule Bourcart?

– Şi uleiul şi fanoanele, vândute unei companii columbiene din New Westminster.

– Atunci, oamenii noştri se pot apuca de treabă?

– Chiar de azi, şi socot că nava va fi în măsură să plece cel mult peste o lună, după ce va trece prin bazinul de carenaj.

– Toată lumea la bord! comandă secundul, ale cărui ordine meşterul Ollive se prezentase să le primească.

O mie şapte sute de butoaie de debarcat e o treabă care nu cere mai puţin de opt zile, chiar dacă e efectuată cu metodă şi sârguinţă. Palancurile fură instalate deasupra bocaporţilor şi jumătate din mateloţi se răspândiră în cală, în timp ce cealaltă jumătate trebăluia pe punte. Putându-se bizui pe voinţa şi zelul lor, căpitanul se dispensase de muncitorii din port.

Cel mai mult avu de lucru Jean-Marie Cabidoulin. Nu lăsa să fie ridicat un butoi, fără să fie examinat, fără să se asigure că suna a plin şi că n-avea să provoace vreo reclamaţie. Stătea tot timpul lângă rampa de descărcare, cu ciocanul de lemn în mână, şi lovea fiecare butoi cu o lovitură seacă. N-aveau de ce să se neliniştească, uleiul era de calitate superioară. Pe scurt, descărcarea avu loc cu toate garanţiile posibile şi continuă toată săptămâna.

De altfel, obligaţiile meşterului Cabidoulin n-aveau să se termine cu descărcarea. Butoaiele pline trebuiau înlocuite cu acelaşi număr de butoaie goale, în vederea viitoarei campanii. Din fericire, domnul Bourcart le găsi în antrepozitul din Victoria şi le procură la un preţ convenabil. Totuşi, trebui să le repare, să le repună în stare de folosinţă, o treabă destul de grea, pentru care timpul abia de ajungea, şi dacă butnarul nu încetă să mormăie în gând şi chiar cu glas tare, o făcu în acompaniamentul miilor de lovituri de ciocan, pe care fierarul Thomas şi marangozul Ferut le dădeau lângă el.

Când ultimul butoi fu debarcat, se procedă la curăţenia completă a calei şi a bordajului interior.

După ce fu luată pasarela de descărcare, *Saint-Enoch* fu condus în bazinul de carenaj. Trebuiau să verifice exteriorul corpului navei şi să se asigure că nu suferise în părţile importante. Secundul şi şeful de echipaj făcură verificarea, şi domnul Bourcart avea încredere în experienţa lor. Nu se putea vorbi de avarii serioase. Fură necesare doar reparaţii: două sau trei benzi din dublajul de aramă de înlocuit, ca şi câteva tachete din bordaj şi coaste, cusăturile de reumplut cu câlţi, părţile superioare de reacoperit cu vopsea proaspătă. Toate aceste lucruri se făcură fără pauze şi,

desigur, escala din Vancouver n-avea să se prelungească peste timpul prevăzut. E de înţeles că domnul Bourcart nu înceta să-şi manifeste satisfacţia şi că doctorul Filhiol repeta întruna:

– Norocul dumitale, căpitane, norocul dumitale! De-ar mai ţine...

– O să ţină, domnule Filhiol, şi ştii ce s-ar putea întâmpla?

– Dacă vrei să-mi spui....

– Peste două luni, după a doua campanie, *Saint-Enoch* să se întoarcă la Victoria ca să vândă o nouă încărcătură, la acelaşi preţ!... Dacă balenele din Insulele Kurile sau din Marea Ohotsk nu sunt prea sperioase....

– Asta-i bună, căpitane!... Oare o să aibă vreodată ocazia să-şi livreze uleiul la preţuri mai avantajoase?

– Nu cred, răspunse râzând domnul Bourcart, nu cred.

Am mai spus că doctorul Filhiol nu-şi putuse prelungi excursiile în afara oraşului, pe cât de departe ar fi dorit. În vecinătatea litoralului întâlnise câteodată indigeni. Nu erau chiar cele mai frumoase tipuri din rasa pieilor roşii, din care mai există încă remarcabile specimene în Far-West....

În această parte a insulei şi în interior, pădurile sunt superbe, foarte bogate, mai ales în pini şi chiparoşi. A fost uşor să-şi procure lemn pentru *Saint-Enoch*. Singura oboseală rămânea tăiatul şi transportul. Cât despre vânat, era din abundenţă.

Domnul Heurtaux, însoţit de locotenentul Allotte, împuşcă mai multe perechi de căprioare, de care bucătarul se servi din plin, atât pentru masa ofiţerilor, cât şi pentru masa echipajului.

Mişunau, de asemenea, lupii, vulpile, herminele - foarte

iuţi şi greu de capturat, căutate totuşi pentru valoarea blănii - şi numeroase veveriţe cu coadă stufoasă. Cea mai lungă excursie a doctorului Filhiol îl duse până la Nanaimo. Ajunse acolo pe mare, pe un mic cuter afectat curselor între cele două oraşe. Era un târguşor al cărui port oferă navelor excelente locuri de ancorare. Traficul său tinde să se mărească în fiecare an. Cărbunele de aici, de excelentă calitate, se exportă la San Francisco, în toate porturile Pacificului de Vest, până în China şi Arhipelagul Sandwich. De multă vreme, aceste zăcăminte sunt exploatate de Compania Golfului Hudson.

Huila, mai mult decât aurul, e marea bogăţie, s-ar putea spune inepuizabila bogăţie a insulei. Fără îndoială, mai sunt încă mari rezerve neştiute. Cele din Nanaimo pot fi exploatate cu uşurinţă şi asigură o reală prosperitate.

De altfel, aurul acestei regiuni Caribou din Columbia britanică cere cheltuieli mari pentru a fi descoperit şi, după cum pretind minerii, ca să capeţi un dolar, trebuie să cheltuieşti doi.

Când doctorul Filhiol se întoarse din această excursie, coca lui *Saint-Enoch* era acoperită cu un strat nou de vopsea, până la linia de plutire, marcată cu o dungă albă. Câteva reparaţii fuseseră făcute la vele şi la arboradă, la bărcile atât de greu încercate uneori de loviturile de coadă ale balenelor. Pe scurt, după trecerea prin docul plutitor, nava ancoră în mijlocul portului şi plecarea ei fu fixată pentru 19 iulie.

Cu două zile înainte, o corabie americană intră în Golful Victoria şi aruncă ancora la o jumătate de ancablură de *Saint-Enoch*. Era *Iwing*, întors din Golful Marguerite. Ne amintim de bunele relaţii stabilite între căpitanul lui *Iwing* şi

căpitanul Bourcart, relaţii nu mai puţin cordiale între ofiţeri şi echipaje. De îndată ce *Iwing* ancoră, căpitanul Forth se duse pe *Saint-Enoch*, unde fu primit cu braţele deschise, în semn de recunoştinţă pentru sfaturile lui atât de folositoare.

Domnul Bourcart, totdeauna fericit să facă un act de politeţe, vru să-l reţină la masă. Ora prânzului se apropia şi, fără fasoane, căpitanul Forth acceptă invitaţia, pe care gândea s-o întoarcă pentru a doua zi, la bordul lui *Iwing*. Conversaţia fu foarte animată în careu, unde se întruniseră domnul Bourcart, domnul Heurtaux, cei doi locotenenţi, doctorul Filhiol şi căpitanul american. Ea se axă mai întâi pe incidentul de navigaţie din timpul drumului celor două nave din Golful Marguerite la Insula Vancouver. Apoi, după ce povesti în ce condiţii avantajoase îşi vânduse încărcătura, domnul Bourcart se interesă prin căpitanul lui *Iwing* dacă pescuitul fusese bun, după plecarea lui *Saint-Enoch*.

– Nu, răspunse domnul Forth, a fost o campanie dintre cele mai mediocre şi, în ce mă priveşte, nu mi-am umplut nici un sfert din butoaie. Balenele n-au fost niciodată atât de rare.

– Asta s-ar putea explica, observă domnul Heurtaux, prin faptul că, în această epocă a anului, puii nu mai au nevoie de mamele lor, şi unii, şi altele părăsind golful şi îndreptându-se spre larg.

– E un motiv, fără îndoială, răspunse domnul Forth, şi totuşi am pescuit adesea în golf şi nu-mi amintesc să-l fi văzut atât de pustiu la sfârşitul lui iunie. Treceau zile întregi fără să fie nevoie să se lanseze bărcile, cu toate că timpul era frumos şi marea destul de calmă... A fost un noroc, domnule Bourcart, că aţi început campania în ţinuturile Noii

Zeelande. Altfel nu v-aţi fi făcut plinul în Golful Marguerite.

– Un mare noroc, declară domnul Bourcart, cu atât mai mult cu cât n-am observat decât balene de talie mijlocie.

– Şi noi tot aşa, încuviinţă domnul Forth. Am vânat unele care n-au dat nici treizeci de butoaie de ulei!....

– Spuneţi-mi, căpitane, întrebă domnul Bourcart, aveţi intenţia să vindeţi pe piaţa din Victoria?

– Da... dacă cursul continuă să fie favorabil.

– Continuă - şi desigur că nu sezonul prost din Golful Marguerite o să-l facă să scadă... Pe de altă parte, nu se aşteaptă încă nici o sosire din Kurile, nici din Marea Ohotsk sau din strâmtoarea Bering.

– Într-adevăr, spuse domnul Heurtaux, de vreme ce pescuitul nu se va sfârşi înainte de şase săptămâni, sau două luni....

– Şi sperăm să mai avem şi noi partea noastră, declară Allotte.

– Dar, căpitane Forth, interveni locotenentul Coquebert, oare celelalte baleniere din Golful Marguerite au fost mai favorizate ca dumneavoastră?

– N-au fost, asigură domnul Forth, aşa că, la plecarea noastră, majoritatea se pregăteau să ridice ancora spre largul mării.

– Se îndreaptă spre coastele de nord-est ale Asiei? întrebă domnul Heurtaux.

– Aşa cred.

– Eh! O să fie mulţi acolo! exclamă locotenentul Coquebert.

– Cu atât mai bine! replică Romain Allotte. Asta îţi dă avânt, când două sau trei nave vânează aceeaşi balenă... când te căzneşti să o urmăreşti până sfărâmi ramele!... Şi

ce onoare pentru cei care lovesc primii!

– Calmează-te, dragă locotenente! îl întrerupse domnul Bourcart. Nu se vede, deocamdată, nici o balenă.

– Atunci, reluă domnul Forth, sunteţi hotărâţi să faceţi o a doua campanie?

– Absolut hotărâţi.

– Şi când plecaţi?

– Poimâine.

– Atât de curând?

– *Saint-Enoch* nu mai are decât să ridice ancora.

– Atunci, spuse domnul Forth, mă felicit că am venit la timp ca să reînnoiesc cunoştinţa şi ca să ne mai strângem o dată mâna.

– Şi noi ne felicităm că am putut să reînnodăm bunele relaţii, răspunse domnul Bourcart. Ne-am fi necăjit dacă *Iwing* ar fi intrat în portul Victoria în clipa când *Saint-Enoch* ieşea.

Acestea fiind zise, căpitanul Bourcart şi ofiţerii săi închinară în sănătatea căpitanului Forth, în termeni care dovedeau o vie simpatie pentru naţiunea americană.

– La urma urmelor, observă atunci domnul Heurtaux, chiar dacă nu ne revedeam la Victoria, poate că *Saint-Enoch* şi *Iwing* ar fi navigat împreună într-o a doua campanie, în împrejurimile Kurilelor....

– Căpitane, întrebă domnul Bourcart, intenţia dumneavoastră nu e să vă încercaţi norocul în nordul Pacificului?

– N-am cum, domnilor, răspunse domnul Forth. *Iwing* ar ajunge cam târziu la locurile de pescuit. Peste două luni primele gheţuri vor începe să se formeze în strâmtoarea Bering, ca şi în Marea Ohotsk, şi nu sunt deloc pregătit să

pornesc imediat din nou pe mare. *Iwing* are nevoie de reparaţii, care vor dura trei, până la patru săptămâni.

– Regretăm sincer, domnule Forth, declară domnul Bourcart, dar aş vrea să revin asupra unui fapt care cere câteva explicaţii....

– Despre ce e vorba, căpitane?

– Spre sfârşitul şederii în Golful Marguerite, n-aţi remarcat oare că balenele începeau să fie rare şi chiar că arătau o grabă neobişnuită să ajungă-n larg?

– Asta e sigur, declară căpitanul Forth. Fugeau într-un mod anormal. Nu cred că exagerez afirmând că păreau să se teamă de o primejdie deosebită, că se supuneau nu ştiu cărui sentiment de groază, ca şi cum ar fi fost cuprinse de panică. Ţâşneau la suprafaţă, apoi scoteau gemete cum n-am auzit niciodată....

– E foarte ciudat, fără îndoială, conveni domnul Heurtaux. Şi nu ştiţi cărui fapt să atribuiţi....

– Nu, domnilor, răspunse domnul Forth. Doar dacă vreun monstru formidabil....

– Eh! Căpitane, replică locotenentul Coquebert, dacă v-ar auzi meşterul Cabidoulin, butnarul nostru, ar striga: «E marele şarpe de mare!»

– Pe cinstea mea, locotenente, replică domnul Forth, şarpe sau altceva, balenele au fugit în mare grabă.

– Şi nu li s-a putut bara şenalul Golfului Marguerite, ca să se prindă câteva duzini? strigă Romain Allotte.

– Vă mărturisesc că nimeni nu s-a gândit la una ca asta, răspunse domnul Forth. Bărcile noastre ar fi ieşit cu mari pagube şi poate cu pierderi de oameni. Repet, s-a petrecut ceva neobişnuit.

– Fiindcă veni vorba, întrebă domnul Bourcart, ce a

devenit vasul acela englez, *Repton*? A pescuit mai mult decât ceilalţi?

– Nu, după câte am aflat.

– Credeţi că a rămas în Golful Marguerite?

– Când am pornit noi, se pregătea şi el să plece.

– Unde voia să meargă?

– După cât se spunea, să-şi continue campania, în nord-vestul Pacificului.

– Ei bine, adăugă domnul Heurtaux, măcar de nu l-am întâlni!

Când căzu noaptea, căpitanul Forth se întoarse la bordul vasului său, unde a doua zi îi primi pe domnul Bourcart şi ofiţerii săi. Discutară din nou despre evenimentele al căror teatru fusese Golful Marguerite. Cei doi căpitani se despărţiră cu speranţa că *Saint-Enoch* şi *Iwing* se vor revedea într-o zi, în locurile de pescuit.

Capitolul VII. A DOUA CAMPANIE

Căpitanul Bourcart porni în dimineaţa zilei de 19 iulie. Odată ancora virată, nu-i fu uşor să manevreze ca să iasă din golf. Vântul care sufla de la sud-est îl stingherea, dar deveni favorabil de îndată ce *Saint-Enoch*, depăşind ultimele extremităţi ale Insulei Vancouver, ajunse la câteva mile în larg.

De altfel, nava nu coborî prin Strâmtoarea Juan de Fuca, pe care o străbătuse ca să ajungă în port. Urcă spre nord, prin Strâmtoarea Reine Charlotte şi Golful George. Două zile mai târziu, după ce înconjură coasta septentrională a insulei, se îndreptă spre vest şi, înainte de căderea serii, pierdu din vedere uscatul.

Distanţa între Insula Vancouver şi Arhipelagul Kurile e socotită la aproximativ 1 300 de leghe. Când împrejurările o permit, o corabie o poate parcurge cu uşurinţă în mai puţin de cinci săptămâni, şi domnul Bourcart se gândea să nu facă mai mult, dacă norocul lui persista. Oricum, navigaţia începuse în condiţii excelente. O briză bună, constantă, o mare agitată de valuri lungi îi permiseră lui *Saint-Enoch* să întindă toate velele.

Astfel, cu murele la babord, îşi menţinu capul spre vest-nord-vest. Dacă această direcţie lungea puţin drumul, evita însă curentul din Pacific care se îndreaptă spre est, curbându-se în jurul Insulelor Aleutine. În genere, traversarea se efectua fără neplăceri. Doar, din când în când, şcotele trebuiau filate sau întinse, aşa că echipajul avea să fie odihnit şi bine dispus pentru campania grea de pescuit care-l aştepta în Marea Ohotsk.

Jean-Marie Cabidoulin era omul cel mai ocupat de la bord, având în grija sa aranjarea definitivă a butoaielor goale, dispunerea aparatelor, a burlanelor şi hârdaielor pentru trimiterea uleiului jos în cală. Dacă se prezenta ocazia de a prinde vreo balenă, înaintea sosirii lui *Saint-Enoch* pe coasta siberiană, căpitanul Bourcart n-avea s-o lase să scape.

– Ar fi de dorit, domnule Filhiol, îi spuse el într-o zi doctorului. Sezonul e înaintat şi pescuitul nostru nu se va putea prelungi în Marea Ohotsk mai mult de câteva săptămâni. Gheţurile nu vor întârzia să se formeze şi navigaţia va deveni dificilă.

– Într-atât, observă doctorul, încât mă şi mir că balenierele, totdeauna presate de timp, continuă să procedeze într-un fel atât de primitiv. De ce nu se folosesc vase cu aburi, şalupe cu aburi şi mai ales sistemele de arme mai perfecţionate?... Campaniile ar aduce profituri mai mari.

– Ai dreptate, domnule Filhiol, va veni şi asta într-o zi. Deşi am rămas fideli vechilor noastre procedee, această a doua jumătate a secolului nu se va sfârşi fără să ne supunem progresului, care se impune peste tot.

– Sunt convins, căpitane, şi pescuitul va fi organizat cu mijloace mai moderne - numai dacă balenele, devenind tot mai rare, n-or să ajungă să fie strânse într-o rezervaţie.

– O rezervaţie de balene! exclamă domnul Bourcart.

– Glumesc, declară doctorul Filhiol. Totuşi, am avut un prieten căruia îi venise ideea asta.

– Să fie cu putinţă?

– Da... Să se strângă balenele într-un golf, aşa cum se adună vacile pe câmp. Acolo hrana n-ar costa nimic şi

laptele lor s-ar putea vinde ieftin.

– Să li se vândă laptele, doctore?

– E la fel de bun ca laptele de vacă, pe cât se pare.

– Bine, dar cum să le mulgi?

– Asta îl şi încurca pe prietenul meu! De aceea a şi abandonat acest proiect mirific.

– Şi a procedat foarte înţelept, conchise domnul Bourcart, râzând din toată inima. Ţi-am spus că nu vom putea prelungi campania în nordul Pacificului şi vom fi obligaţi să ne întoarcem chiar de la începutul lui octombrie.

– Unde va ierna *Saint-Enoch*, după ce va părăsi Marea Ohotsk? întrebă domnul Filhiol.

– Nu ştiu încă.

– Nu ştii, căpitane?

– Nu. Asta va depinde de împrejurări, dragă doctore. Să stabileşti dinainte un plan, înseamnă să te expui la decepţii.

– N-aţi mai pescuit în ţinuturile de dincolo de Strâmtoarea Bering?

– Ba da... Şi-am întâlnit mai multe foci decât balene. De altfel, iarna, în Oceanul Arctic, e pretimpurie şi, chiar din primele săptămâni ale lui septembrie, navigaţia e îngreunată de gheţuri. Nu cred ca anul acesta să trec de 60 de grade latitudine.

– Înţeleg, căpitane; admiţând că pescuitul va fi fructuos în Marea Ohotsk, *Saint-Enoch* o să se întoarcă în Europa?

– Nu, doctore, răspunse domnul Bourcart, ar fi preferabil, după părerea mea, să-mi vând uleiul la Vancouver, dat fiind că preţurile sunt ridicate.

– Şi ai să-ţi petreci acolo iarna?

– Pe cât se pare, da, aşa încât să mă aflu în locurile de pescuit la începutul sezonului viitor.

– Totuşi, reluă domnul Filhiol, e bine să prevezi tot. Dacă *Saint-Enoch* nu reuşeşte în Marea Ohotsk, ai intenţia să aştepţi acolo sezonul favorabil?

– Nu... deşi se poate ierna la Nicolaev sau la Ohotsk. În acest caz, m-aş hotărî mai curând să mă întorc pe coasta americană, sau chiar în Noua Zeelandă.

– Deci, căpitane, orice s-ar întâmpla, nu trebuie să ne aşteptăm să ne întoarcem anul ăsta în Europa?

– Nu, dragă doctore, şi n-ai de ce să te miri. E lucru rar ca aceste campanii să nu dureze între patruzeci şi cincizeci de luni. Echipajul ştie cum stau lucrurile în această privinţă.

– Fii sigur, căpitane, răspunse domnul Filhiol, că timpul n-o să mi se pară lung şi că, oricât ar dura campania, n-am să regret niciodată că m-am îmbarcat la bordul lui *Saint-Enoch*!

E de la sine înţeles că, din primele zile ale traversării, oamenii de veghe îşi reluară postul. Marea era supravegheată cu grijă. De două ori dimineaţa, de două ori după-amiaza, locotenentul Allotte se căţăra şi el pe vergile zburătorului. Adesea apăreau câteva jeturi anunţând prezenţa cetaceelor, dar la o distanţă prea mare pentru ca domnul Bourcart să se gândească să lase bărcile la apă.

Jumătate din parcurs se încheiase fără nici un incident, după şaptesprezece zile de navigaţie, când, la data de 5 august, către ora zece dimineaţa, căpitanul Bourcart recunoscu Insulele Aleutine.

Aceste insule, care aparţin astăzi Americii de Nord, făceau parte în acea epocă din Imperiul rus, care poseda toată imensa provincie Alaska, din care Aleutinele nu sunt în realitate decât o prelungire naturală. Acest lung şirag, care se întinde pe aproape 10 grade, numără nu mai puţin

de cincizeci şi una de mărgele. E divizat în trei grupuri: Aleutinele propriu-zise, Andreanov şi Lisi. Acolo trăiesc câteva mii de locuitori, strânşi pe cele mai importante insule din arhipelag, care se ocupă cu vânătoarea, cu pescuitul şi comerţul de blănuri.

La cinci mile spre nord, *Saint-Enoch* trecu pe lângă una din insulele mari, Uniak; observară vulcanul Shisaldin, înalt de nouă mii de picioare, care era în plină erupţie. Domnului Bourcart nu i se păru potrivit să se apropie mai mult, temându-se că, din cauza vânturilor de la vest, avea să întâlnească o mare furioasă.

Grupul Aleutinelor închide la sud Bazinul Bering, limitat la est şi la vest de America de Nord cu litoralul Alaska, şi de Asia cu litoralul Kamceatka. Acest grup prezintă particularitatea că descrie o curbă cu convexitatea întoarsă spre larg - particularitate pe care o oferă, de asemenea, în aşezarea lor Kurilele, Liu-Chien, Filipinele şi totalitatea pământurilor Imperiului Japoniei.

În cursul acestei navigaţii, doctorul Filhiol putu urmări cu privirea contururile capricioase ale arhipelagului, semănat cu munţi vulcanici, a cărui abordare este extrem de periculoasă în timpul sezonului nefavorabil.

Mergând de-a lungul acestei convexităţi, *Saint-Enoch* evitase curentele contrare. Favorizat de o briză constantă, nu mai avea decât să treacă una din ramificaţiile lui Kuro-Şivo care, în vecinătatea Kurilelor, urcă oblic spre nord-est, spre Strâmtoarea Bering.

Când *Saint-Enoch* depăşi ultima insuliţă din Aleutine, întâlni vânt de nord-est. Era o împrejurare foarte avantajoasă pentru o navă care se îndrepta spre sud-vest, în direcţia Kurilelor. După ce traversară acest grup, domnul

Bourcart spera să ajungă la capătul extrem al Kamceatkăi înainte de două săptămâni.

Dar, la intrarea în Marea Bering, se dezlănţui un uragan căruia o navă, construită mai puţin solid şi manevrată mai puţin abil, poate că nu i-ar fi rezistat. Prudenţa îi sfătuia să nu caute adăpost în fundul unui golf din Aleutine, căci ancorele n-ar fi ţinut şi vasul s-ar fi sfărâmat pe recifuri.

Însoţit de fulgere, amestecat cu grindină şi ploaie, uraganul dură patruzeci şi opt de ore. În prima noapte, nava fu cât pe ce să fie luată de valuri. Cum vântul urla cu violenţă crescândă, velele fuseseră reduse la minimum - rămăseseră numai trinca şi gabierul mare, fără terţarole.

În timpul furtunii, doctorul Filhiol nu putu decât să admire sângele rece al căpitanului Bourcart, curajul ofiţerilor săi, îndemânarea şi devotamentul echipajului. Nu puteau fi aduse decât elogii meşterului Ollive, pentru promptitudinea şi abilitatea cu care executa manevrele. Puţin lipsi ca ambarcaţiunile de la tribord, deşi fuseseră trase înăuntru, să nu fie zdrobite, când ambardeele bruşte provocau o asemenea înclinare a navei, încât apa pătrundea prin canalele de scurgere.

În asemenea condiţii, e de înţeles că *Saint-Enoch* n-ar fi putut menţine capa normală. Trebui să fugă cu vânt de pupa şi chiar, o jumătate de zi, cu velele strânse, un lucru foarte periculos, căci nava riscă să fie «înghiţită de mare». Când navighează în direcţia vântului şi atât de repede, cârma nemaiavând nici un efect, e greu s-o împiedici de a veni când la babord, când la tribord. Atunci, valurile mari sunt cel mai de temut, căci nu lovesc prova, făcută pentru a le rezista, ci pupa, prost pregătită pentru a le primi asaltul.

Se întâmplă deci ca mai multe trombe de apă să mături

de la un cap la altul puntea lui *Saint-Enoch*. Echipajul fu cât pe ce să facă găuri în parapet pentru a uşura scurgerea apei. Din fericire, canalele existente fură de ajuns şi capacele bocaporţilor, solid legate, rezistară. Oamenii aflaţi la cârmă putură menţine drumul spre vest.

Saint-Enoch reuşi să scape fără avarii grave. Căpitanul Bourcart n-avu de regretat decât pierderea unui trinchetin de vreme rea, pe care încercaseră să-l menţină la pupa şi din care, curând, nu mai rămăseseră decât fişii, plesnind ca nişte lovituri de bici sub violenţa rafalelor.

După această inutilă tentativă de a lua capa, căpitanul hotărâse să fugă cu vânt de pupa.

Furtuna se linişti treptat, în noaptea de 10 spre 11 august. Aproape de apariţia zorilor, meşterul Ollive putu întinde o parte din vele. Era de temut ca vântul să nu treacă la vest, atunci când *Saint-Enoch* se afla încă la aproape opt sute de mile de pământul Asiei. Ar fi fost obligat să lupte împotriva vântului şi mersul i-ar fi fost întârziat în mod considerabil. Pe de altă parte, să navigheze în volte ar fi însemnat să rişte să intre în curentul rapid Kuro-Şivo şi să fie târât spre nord-est, ceea ce ar fi compromis, poate, campania din Marea Ohotsk.

Aceasta era marea dilemă a căpitanului Bourcart. Încrezător în soliditatea navei sale, în capacitatea ofiţerilor şi echipajului, n-avusese altă grijă decât aceea că va vedea producându-se schimbarea bruscă a vântului, care i-ar fi întârziat sosirea în Kurile.

– Oare ne va părăsi norocul, dându-i apă la moară cobitorului de Cabidoulin? repeta el câteodată.

– El nu ştie ce spune, replica meşterul Ollive, şi ar face mai bine să-şi înghită limba!... Vorbele îi ies din gură ca

suflul balenelor prin nări!... Numai că animalul ăsta suflă întotdeauna roşu!

Nu ne-am mira dacă bravul şef de echipaj ar fi fost încântat de acest răspuns al său.

Totuşi, o întârziere, chiar de numai cincisprezece zile, ar fi adus mari prejudicii. Către începutul lui septembrie, primele gheţuri se şi formează în Marea Ohotsk şi, în genere, balenierele nu-şi dau întâlnire acolo decât la sfârşitul iernii.

Cu toate astea, după trecerea furtunii, uitară repede că *Saint-Enoch* fusese o dată sau de două ori în mare primejdie, aşa că glumele se înteţiră la adresa lui Jean-Marie Cabidoulin.

– Vezi, bătrâne, îi spuse meşterul Ollive, tu ne-ai adus pe cap necazul ăsta şi, dacă ratăm campania, tot din vina ta o să fie!

– Ei bine, răspunse butnarul, nu ar fi trebuit să mă scoată din prăvălia mea din strada Tournettes şi să mă îmbarce pe *Saint-Enoch*.

– Sigur, Cabidoulin!. Dar, dacă eu aş fi căpitanul Bourcart, ştiu ce-aş face....

– Ce-ai face?

– Ţi-aş lega câte-o ghiulea de fiecare picior şi te-aş trimite peste bord!

– Poate că ar fi cel mai fericit lucru care mi s-ar putea întâmpla, răspunse Jean-Marie Cabidoulin, cu voce gravă.

– Dracu să-l ia, strigă meşterul Ollive, ăsta vorbeşte serios!

– Fiindcă treaba-i serioasă şi-o să vezi cum o să se termine campania.

– Tot aşa de bine cum a început, bătrâne! Cu o condiţie:

tu să fii aruncat peste bord!....

De altfel, indiferent de faptul dacă viitorul avea sau nu să-i dea dreptate lui Jean-Marie Cabidoulin, în cursul traversării între Vancouver şi Kurile, echipajul nu avu ocazia să încălzească topitoarea.

Oamenii de veghe se osteniră zadarnic. Cetaceele, extrem de rare, nu se arătau decât la mari distanţe. Şi, totuşi, în această epocă a anului, vecinătăţile Mării Bering erau frecventate de obicei în mod curent de balenoptere gigantice, balene arctice, adesea lungi de treizeci de metri, culammaki şi ungulliki care măsoară cincizeci de metri. Care să fi fost cauza rarităţii lor?... Nici domnul Bourcart, nici domnul Heurtaux nu reuşeau să şi-o explice. Oare animalele, excesiv urmărite în mările arctice, căutau un refugiu, aşa cum avea să se întâmple mai târziu, în mările antarctice?

– Ei, nu!... Ei, nu! striga locotenentul Allotte. Dacă nu le găsim dincoace de Kurile, o să le găsim dincolo!... Balenele ne aşteaptă în Marea Ohotsk, care s-ar putea umple toată cu uleiul lor!

Dacă fantezistele preziceri ale locotenentului aveau, poate, să se realizeze, nu era mai puţin adevărat că nici măcar o dată n-a fost nevoie să se lase bărcile la apă. E de notat, de asemenea, că nu se vedea nici o navă şi, în luna august, nu-i un lucru obişnuit ca balenierele să părăsească aceste ţinuturi. Poate că, la urma urmelor, pescuiau deja în Marea Ohotsk, unde balenele mişunau, după spusele lui Romain Allotte. Şi cine ştie dacă printre ele nu era şi *Repton* care, după informaţiile căpitanului Forth, părăsise Golful Marguerite, îndreptându-se spre nord-vestul Pacificului?

– Oricât de norocoasă i-ar fi fost campania, spuneau

oamenii, n-o fi vânat tot; or fi rămas câteva balene şi pentru *Saint-Enoch*!

Temerile de schimbare a direcţiei vântului nu se împliniseră. În urma unei acalmii de douăzeci şi patru de ore, vântul se restabilise la sud-est. Se scurseră mai multe zile. Păsările de mare - dintre cele care se aventurează la câteva sute de mile în larg - zburând în jurul navei, se odihneau adesea pe extremităţile vergilor. Nava, cu toate velele sus, cu murele la babord, naviga cu o viteză medie de zece-unsprezece noduri. Traversarea avea loc în astfel de condiţii, încât domnul Bourcart n-avea motive să se plângă.

La 21 august, după dubla observaţie, de la ora 10 şi de la prânz, pe un timp foarte senin, poziţia era de 165 grade şi 13 minute latitudine. La ora unu, căpitanul şi ofiţerii se reuniseră pe dunetă. *Saint Enoch*, înclinat la tribord, lăsa în urma lui un siaj plat şi înainta repede pe valuri.

Deodată, secundul spuse:

– Oare ce văd acolo?...

Toate privirile se îndreptară în direcţia de înaintare a navei, spre o panglică lungă, negricioasă, care părea animată de o mişcare stranie de reptaţie.

Observată cu ajutorul lunetei, această panglică părea să măsoare între două sute cincizeci şi trei sute de picioare.

– Ia te uită! strigă locotenentul Allotte, glumind. Să fie marele şarpe de mare al meşterului Cabidoulin?...

Şi, într-adevăr, de pe teugă, cu mâna streaşină la ochi, butnarul privea în direcţia aceea, fără să scoată o vorbă.

Doctorul Filhiol se urcase pe dunetă şi căpitanul Bourcart îi spuse, trecându-i binoclul:

– Priveşte, te rog...

– Seamănă cu o stâncă deasupra căreia zburătăcesc o mulţime de păsări, declară domnul Filhiol, după câteva minute de studiu.

– Nu ştiu să existe nici o stâncă-n locul ăsta, declară domnul Bourcart.

– Şi, de altfel, adăugă locotenentul Coquebert, e limpede că panglica se deplasează...

Cinci sau şase mateloţi îl înconjurau pe butnar, care, dacă nu deschidea gura, deschidea ochii.

Atunci, şeful de echipaj îi spuse:

– Ei bine, bătrâne, ăsta să fie?

Drept orice răspuns, Jean-Marie Cabidoulin făcu un gest care însemna: «Poate!»

Monstrul - dacă era un monstru, şarpele - dacă era un şarpe, ondula la suprafaţa apei, la aproape trei mile în direcţia de înaintare a lui *Saint-Enoch*. Capul lui enorm - dacă era un cap - părea înzestrat cu o coamă deasă, din acelea pe care legendele norvegiene, sau de altă origine, le-au atribuit întotdeauna krakenilor, calmarilor şi diverselor specimene ale teratologiei marine.

Desigur că nici o balenă, chiar dintre cele mai viguroase, n-ar fi putut rezista atacurilor unui asemenea gigant oceanic. Şi, de fapt, prezenţa lui nu explica oare faptul că balenele părăsiseră această parte a Pacificului?... O navă de cinci, şase sute de tone s-ar fi putut oare degaja din inelele unui animal atât de prodigios?...

În clipa aceea, echipajul strigă într-un glas:

– Şarpele de mare! Şarpele de mare!

Şi privirile nu mai părăsiră monstrul.

– Căpitane, întrebă locotenentul Allotte, nu sunteţi curios să ştiţi dacă animalul ăsta ar furniza atâta ulei cât o

balenă comună? Pariez că scoatem două sute cincizeci de butoaie, dacă reuşim să-l prindem!

Din clipa în care fusese semnalat, animalul se apropiase cu o jumătate de milă, fără îndoială sub acţiunea curentului. I se distingeau mai bine inelele, desfăşurate într-o mişcare ondulatorie, coada lui în zigzaguri lungi, a cărei extremitate se ridica din când în când, capul formidabil, cu coama zbârlită, din care nu ieşea nici un suflu de aer sau de apă.

La cererea formulată, apoi reînnoită a locotenentului, de a lăsa bărcile la apă, căpitanul Bourcart nu răspunsese încă.

Totuşi, când i se alăturară şi domnii Heurtaux şi Coquebert, domnul Bourcart, după o ezitare destul de firească, dădu ordin să se lase la apă două bărci, nu pentru a ataca monstrul, ci pentru a-l observa îndeaproape, căci *Saint-Enoch* n-ar fi putut să se apropie fără riscuri.

Când butnarul văzu oamenii ocupaţi cu degajarea ambarcaţiunilor, înaintă spre căpitanul Bourcart şi îi spuse, nu fără emoţie:

– Căpitane… căpitane Bourcart, vrei să…

– Da, meştere Cabidoulin, vreau să ştiu o dată pentru totdeauna despre ce-i vorba.

– Oare e... prudent?

– În orice caz, trebuie făcut!

– Du-te cu ei! adăugă meşterul Ollive.

Butnarul se întoarse spre teugă, fără să răspundă. La urma urmelor, îşi bătuseră joc atât de des de «şarpele lui de mare», încât poate că nu regreta această întâlnire care avea să-i dea dreptate.

Cele două bărci, fiecare cu patru mateloţi la rame, într-una locotenentul Allotte şi harponierul Ducrest, în

cealaltă secundul Heurtaux şi harponierul Kardek, îşi aruncaseră amarele şi se îndreptau către animal. Recomandările căpitanului erau formale: nu trebuiau să acţioneze decât cu cea mai absolută prudenţă.

Domnul Bourcart, domnul Coquebert, doctorul Filhiol şi meşterul Ollive rămaseră în observaţie pe dunetă, după ce nava se oprise.

Butnarul, fierarul, marangozul, ceilalţi doi harponieri, stewardul, bucătarul, mateloţii stăteau la prova. Aplecaţi peste bastingaje, muşii manifestau o curiozitate amestecată cu oarecare teamă.

Toţi ochii urmăreau ambarcaţiunile. Acestea înaintau încetişor şi, curând, se aflară la numai o jumătate de ancablură de prodigiosul animal. Fiecare se aştepta ca acesta să se înalţe brusc...

Monstrul rămânea nemişcat, iar coada lui nu bătea apa.

Atunci văzură bărcile navigând de-a lungul lui, aruncând parâmele, fără ca el să fi făcut vreo mişcare, apoi luându-l la remorcă, pentru a-l aduce la bord.

Nu era decât o algă gigantică, a cărei rădăcină închipuia un cap, o vegetală asemănătoare cu acea panglică imensă pe care corabia *Peking* o întâlnise, în anul 1848, în mările Pacificului.

Şi când meşterul Ollive îi spuse butnarului, fără să-l scutească de batjocură:

– Uite-ţi animalul... Uite-ţi faimosul şarpe de mare!... O grămadă de ierburi... O sargasă!... Ei bine... tot mai crezi, bătrâne?...

– Cred ceea ce cred, răspunse Jean-Marie-Cabidoulin, şi-o să fiţi obligaţi să credeţi şi voi, mai curând sau mai târziu!

Capitolul VIII. MAREA OHOTSK

Kurilele, mai puţin numeroase decât Aleutinele, sunt în cea mai mare parte nişte insuliţe nelocuite. Trei sau patru pot fi considerate totuşi insule: Paramushir, Onekotan, Simushir, Matona. Destul de împădurite, ele au un sol productiv. Celelalte, stâncoase şi nisipoase, improprii oricărei culturi, sunt lovite de sterilitate.

O parte din acest grup e tributară Imperiului Japoniei, al cărui domeniu îl prelungeşte. Cealaltă parte, cea septentrională, ţine de provincia rusă a Kamceatkăi. Locuitorii ei, scunzi, păroşi, sunt desemnaţi cu numele de kamciadali.

Domnul Bourcart nu se gândea să facă o escală aici, unde n-avea nici o treabă. Se grăbea să treacă de această barieră, care mărgineşte Marea Ohotsk la sud şi sud-est, pentru a-şi începe cea de-a doua campanie.

Depăşind Capul Lopatka, la extremitatea Peninsulei Kamceatka, şi lăsând Paramushir la babord, *Saint-Enoch* pătrunse în apele siberiene la 23 august, după treizeci şi şase de zile de navigaţie de la Vancouver.

Acest vast Bazin Ohotsk, foarte bine apărat de lunga panglică a Kurilelor, are o suprafaţă de trei, patru ori mai mare decât cea a Mării Negre. Asemenea unui ocean, îşi are furtunile lui, adesea de o extremă violenţă.

Trecerea lui *Saint-Enoch* prin strâmtoare fu marcată de un accident nu prea grav, dar care ar fi putut să fie.

Nava se afla în locul cel mai îngust al strâmtorii când, sub acţiunea unui curent, etrava ei se lovi de o ridicătură a fundului, a cărei poziţie era inexact indicată pe hartă.

Căpitanul Bourcart se afla pe dunetă, lângă omul de la timonă, iar secundul lângă copastia din babord, în observaţie.

În momentul şocului, care fusese destul de uşor, se auzi comanda:

– Mascaţi cele trei gabiere!

De îndată, echipajul trecu la braţele vergelor şi ele fură orientate astfel, încât vântul, umflând velele din spate, *Saint-Enoch* se putu degaja, dând înapoi.

Dar căpitanul Bourcart constată că această manevră e insuficientă. Trebuia să se trimită o ancoră la pupa, ca să se tragă pe ea.

Barca fu lăsată la apă cu o ancoră de furtună şi locotenentul Coquebert, însoţit de doi muşi, căută un loc convenabil.

După cum am spus, şocul nu fusese violent. O navă atât de solid construită ca *Saint-Enoch* trebuia să iasă dintr-o asemenea încercare fără nici o avarie.

În plus, cum ancorase în timpul refluxului, şi cum ancora o împiedica să se înfunde mai adânc în nisip, era de aşteptat ca, de îndată ce mareea avea să se facă simţită, nava să revină de la sine la linia de plutire.

Prima grijă a domnului Bourcart fusese să-i trimită pe şeful de echipaj şi pe marangoz în cală. Amândoi constatară că nava nu lua apă. Nici o urmă de avarie a bordajului sau a coastelor.

Nu mai trebuia decât să aştepte fluxul, care nu întârzie şi, după câteva vibraţii ale chilei, *Saint-Enoch* reveni la linia de plutire. Velele îi fură imediat braţate, şi, o oră mai târziu, intra în Marea Ohotsk.

Oamenii de veghe îşi reluară postul în crucetele

catargului mare şi ale trinchetului, pentru a semnala balenele care ar fi trecut la o distanţă convenabilă. Nimeni nu se îndoia că vor reuşi şi aici ca şi în Golful Marguerite, sau ca în Noua Zeelandă. În mai puţin de două luni, întors la Vancouver, *Saint-Enoch* avea să-şi plaseze cea de-a doua încărcătură, la preţuri nu mai puţin avantajoase.

Cerul era foarte curat. Sufla o briză plăcută de la sud-est. Marea se înălţa în valuri lungi, ce nu se spărgeau, şi navigaţia nu risca să fie stânjenită.

Se zărea un număr oarecare de nave - în cea mai mare parte baleniere. Probabil că exploatau această zonă de câteva săptămâni şi aveau să-şi continue campania până la venirea iernii. Celelalte nave aveau destinaţia Nikolaevsk, Ohotsk, Ayan, principalele porturi din această regiune, sau ieşeau din ele îndreptându-se spre larg.

Încă de pe atunci, Nikolaevsk, capitala provinciei Amur, situată aproape la gura marelui fluviu cu acest nume, era un oraş important, al cărui comerţ căpăta din an în an o extindere tot mai mare. El oferea un port foarte bine adăpostit în Strâmtoarea Tartariei, care desparte litoralul de lunga Insulă Sahalin.

Poate că în mintea lui Jean-Marie Cabidoulin punerea pe uscat a lui *Saint-Enoch* fusese începutul erei ghinioanelor. Nu că butnarul s-ar fi exprimat categoric în acest sens, dar, ca s-o facă, n-ar fi trebuit îndemnat prea mult.

E de notat, totuşi, că începutul campaniei în Marea Ohotsk n-a fost norocos.

În timpul dimineţii, o balenă suflă la aproximativ două mile - o balenă comună, pentru care domnul Bourcart hotărî să se lase la apă cele patru bărci. Însă urmărirea fu zadarnică. N-o mai revăzură după ce plonjase în trei

rânduri, cu totul în afara razei lor de acţiune.

A doua zi, aceeaşi tentativă, acelaşi insucces. Ambarcaţiunile se întoarseră la bord fără ca harponierii să fi aruncat harponul.

Balenele nu lipseau deci din această mare. Alte câteva fură semnalate de oamenii de veghe, dar, foarte sperioase sau foarte înspăimântate, nu se lăsară ajunse. Oare celelalte nave erau mai favorizate?...

Nu era de crezut.

E uşor de închipuit că echipajul nutrea o dezamăgire foarte legitimă. Mai mult decât oricine turba locotenentul Allotte, şi era de temut să nu comită vreo imprudenţă, în ciuda recomandărilor căpitanului Bourcart. Atunci, acesta luă hotărârea să pornească spre Insulele Şantar, unde mai pescuise două sezoane în condiţii excelente.

Cu trei luni mai devreme, balenierele din Marea Ohotsk ar fi întâlnit ultimele gheţuri ale iernii. Încă nedezagregate sau topite, ele ar fi făcut mai dificil pescuitul. Navele sunt constrânse să meargă de-a lungul banchizelor de gheaţă, pentru a le înconjura extremitatea. Adesea, chiar, se scurg două, trei zile înainte de a găsi un loc de trecere, care să le permită să-şi continue drumul.

Dar în luna august marea este în întregime liberă, chiar în partea septentrională. Mai curând era de temut formarea «gheţurilor tinere», înainte ca a doua campanie a lui *Saint-Enoch* să se fi sfârşit.

În ziua de 29, recunoscură Insulele Şantar, grupate în fundul golfului, în acel intrând îngust care brăzdează adânc litoralul provinciei Amur.

Dincolo de acesta se deschide un al doilea golf, numit Golful Finisto sau de Sud-Est, care nu oferă adâncimi prea

mari. Domnul Bourcart îl cunoştea şi preferă vechiul lui loc de ancorare.

Acolo se produse un nou accident - de astă dată foarte grav.

În momentul când ancora atingea fundul, doi mateloţi se urcaseră pe verga gabierului mic, pentru a degaja una din velele de manevră ale trinchetului.

Când lanţul ancorei fu întins, meşterul Ollive primi ordin să strângă gabierii. Din nefericire, uitară să strige mateloţilor să aibă grijă şi să se ţină bine.

Or, în clipa când, cu fungile desfăcute, velele cădeau de la înălţimea butucului, unul din mateloţi era cu un picior pe sart şi cu celălalt pe ţapapie. Surprins în această poziţie, nu avut timp să se prindă cu mâinile de sart şi, dându-şi drumul, căzu pe bordul luntrii secundului şi apoi în mare.

De data asta, nefericitul - se numea Rollat şi n-avea nici treizeci de ani - mai puţin norocos decât camaradul său, care, după cum ne amintim, fusese salvat în circumstanţe identice în ţinuturile Noii Zeelande, dispăru sub valuri.

Îndată, barca fu lăsată la apă şi, în acelaşi timp, colacii erau aruncaţi peste copastie.

Fără îndoială, Rollat se rănise grav, poate că-şi rupsese o mână sau un picior. Nu mai reveni la suprafaţă, şi camarazii săi încercară zadarnic să-l regăsească.

Era prima victimă din această campanie a lui *Saint-Enoch*, primul din cei care nu se întorc totdeauna în port.

Accidentul provocă o adâncă tulburare în inimile tuturor. Rollat era un bun matelot, foarte apreciat de şefii săi, foarte iubit de toată lumea, şi n-aveau să-l mai vadă, ceea ce-l făcu pe marangoz să-i spună şefului de echipaj:

– Oare, într-adevăr, o să ne meargă prost?...

Trecură mai multe zile, şi chiar dacă fură văzute câteva balene, nici una nu putu fi prinsă. Căpitanul unei nave norvegiene, care făcu escală în Golful Finisto, declară că, după cât îşi amintea toată lumea, niciodată nu fusese un sezon atât de prost. După el, Marea Ohotsk avea să fie curând abandonată ca loc de pescuit.

În dimineaţa aceea, în clipa când o navă intra în golf, locotenentul Coquebert strigă:

– Eh, dar uite-l!...

– Pe cine? întrebă domnul Heurtaux.

– Pe *Repton*!

Într-adevăr, baleniera engleză, înaintând spre nord-vest, se arăta la mai puţin de două mile.

Dacă fusese recunoscută de *Saint-Enoch*, fără îndoială că recunoscuse şi ea corabia franceză cu trei catarge. Dar, ca şi prima dată, căpitanul King nu încercă să intre în legătură cu căpitanul Bourcart.

– Să-l ia naiba! exclamă Romain Allotte.

– Nu pare să fi fost mai norocos în Marea Ohotsk decât în Golful Marguerite, observă domnul Heurtaux.

– Într-adevăr, declară locotenentul Coquebert, nu e prea încărcat, şi m-ar mira să aibă un sfert din butoaie pline.

– La urma urmelor, spuse atunci domnul Bourcart, nici celelalte nave nu par să fi pescuit mai bine anul ăsta. Trebuie oare să conchidem că, dintr-un motiv sau altul, balenele au părăsit aceste locuri ca să nu se mai întoarcă niciodată?

În orice caz, era îndoielnic ca *Saint-Enoch* să poată face o campanie fructuoasă, înainte de apariţia gheţurilor.

Chiar în locul acela, fără a mai vorbi de porturi, coasta nu e cu totul pustie. Locuitorii coboară adesea din munţii

din interior şi prezenţa lor nu este neliniştitoare.

Dar dacă, atunci când oamenii coboară pe uscat ca să taie lemne, n-au a se teme de bipezi, trebuie să ia măsuri de precauţiune împotriva unor patrupede foarte primejdioase. Urşii, numeroşi în această provincie, ies în grupuri din pădurile vecine, atraşi de carcasele balenelor eşuate pe plajă. Astfel că oamenii de pe *Saint-Enoch* se înarmară cu lănci, ca să se apere împotriva agresiunilor acestor plantigrade.

Ruşii procedează în alt mod. În prezenţa unui urs ei acţionează cu o îndemânare cu totul specială. Aşteaptă animalul cu calm, îngenuncheaţi pe pământ, cu mâinile puse pe cap şi ţinând un cuţit. Când ursul se aruncă asupra lor, se înjunghie singur şi cade cu pântecul sfâşiat, alături de curajosul adversar.

Aproape în fiecare zi, după ridicarea ancorei, *Saint-Enoch* ieşea din Golful Finisto în căutarea balenelor şi se întorcea seara la locul de ancorare, fără vreo reuşită.

Alte dăţi, profitând de un vânt bun, ridicând cei trei gabieri, trinca şi focurile, se îndreptau spre larg, cu oamenii de veghe la post, cu bărcile pregătite. Dar în douăzeci şi patru de ore abia dacă era semnalat un cetaceu, şi la asemenea distanţe, încât nu se puteau gândi să-l urmărească.

Saint-Enoch se mută atunci în dreptul oraşului Ayan, mic port de pe coasta occidentală, unde comerţul de blănuri a căpătat o mare importanţă.

Acolo, echipajul reuşi să aducă la bord un pui de balenă de talie mijlocie - din specia celor pe care americanii îi numesc «krampsess». Plutea mort şi nu dădu decât şase butoaie dintr-un ulei asemănător cu cel al caşaloţilor.

După cum se vede, rezultatele acestei campanii în nordul Pacificului ameninţau să fie nule.

– Dacă am fi în timpul iernii, ne-am ocupa de lupii de mare, repeta domnul Heurtaux doctorului Filhiol. Începând din octombrie, ei frecventează gheţurile Mării Ohotsk şi blănurile lor se vând destul de scump.

– Din nefericire, domnule Heurtaux, iarna nu va sosi înainte de câteva săptămâni şi, la vremea aceea, *Saint-Enoch* va fi părăsit această regiune…

– Atunci, domnule Filhiol, ne vom întoarce cu cala… sau, ca să zic aşa, cu burta goală!

E foarte adevărat că, de la formarea primelor gheţuri, aceste amfibii, lupii de mare şi altele, apar cu sutele, dacă nu chiar cu miile, la suprafaţa banchizelor. În timp ce se încălzesc la soare, sunt uşor de capturat, cu condiţia să le surprinzi adormite. Bărcile se apropie cu ajutorul velelor. Câţiva oameni debarcă, apucă animalul de labele dinapoi şi-l transportă în barcă. De altfel, aceşti lupi marini, foarte prudenţi, au auzul extrem de fin, privirea de-o ascuţime surprinzătoare. Îndată ce unul din ei dă alarma, colonia fuge imediat sub gheţuri.

La 4 septembrie, locotenentul Coquebert întâlni încă o balenă moartă. După ce-i trecu parâma peste coadă, o aduse la bord, unde fu aşezată în poziţia necesară pentru a fi ridicată a doua zi.

Aprinseră deci topitoarea şi ziua întreagă o folosiră pentru topirea grăsimii. Era de remarcat că acest animal, rănit de curând într-o parte a trupului, nu fusese lovit cu un harpon. Rana se datora muşcăturii vreunui rechin. În total, balena nu dădu decât patruzeci şi cinci de butoaie de ulei.

De obicei, pescuitul în Marea Ohotsk se desfăşoară

într-un mod deosebit. Bărcile, trimise departe de navă, rămân adesea cinci sau şase zile fără să se întoarcă la bord. Asta nu înseamnă că stau pe mare în tot acest timp. Seara se întorc la mal, sunt trase pe uscat şi culcate pe un bord, ca să nu le ia mareea. Apoi oamenii construiesc colibe din crengi, iau masa, se odihnesc până dimineaţa, păzindu-se împotriva atacurilor urşilor, şi reiau vânătoarea.

Trecură mai multe zile înainte ca *Saint-Enoch* să-şi fi reluat locul de ancorare din Golful Finisto. Urcă spre nord, până în dreptul târgului Ohotsk, port frecventat al litoralului, dar nu se opri acolo.

Domnul Bourcart, care nu-şi pierduse orice speranţă, vru să treacă spre Peninsula Kamceatka, unde balenele se refugiaseră, poate, aşteptând epoca întoarcerii în trecătorile Kurilelor. Era exact ceea ce făcuse *Repton*, după ce încărcase câteva sute de butoaie.

Profitând de o briză bună de la sud-vest, *Saint-Enoch* se îndreptă spre acea porţiune îngustă din Marea Ohotsk, cuprinsă între peninsulă şi coasta siberiană. După ce aleseră locul de ancorat, la două sau trei mile de ţărm, aproape în dreptul micului port Yamsk, căpitanul Bourcart hotărî să trimită trei bărci în căutarea balenelor, fără să le fixeze un termen de întoarcere, cu condiţia să nu se despartă.

Barca secundului şi cele ale celor doi locotenenţi fură desemnate spre a naviga împreună cu harponierii Kardek, Ducrest şi Durut, patru mateloţi, doi muşi şi materialul necesar, lănci, puşti, aruncătoare de bombe şi barde.

Pornind la ora opt, bărcile se îndreptară spre nord-vest, navigând de-a lungul coastei. O briză uşoară le favoriza mersul şi curând pierdură din vedere locul de ancorare.

Dimineaţa trecu fără ca vreun cetaceu să fie zărit în larg. Se punea întrebarea dacă nu cumva părăsiseră Marea Ohotsk, aşa cum părăsiseră Golful Marguerite.

Totuşi, spre ora patru după-amiaza, mai multe jeturi se ridicară la trei mile spre nord-est - coloane albe, de o intermitenţă regulată. Câteva balene săltau la suprafaţa apei, de data asta vii.

Din nefericire, ziua se sfârşise aproape şi nu mai puteau să le urmărească. Soarele cobora spre munţii siberieni de la vest. Seara avea să cadă înainte ca ei să poată arunca harponul, şi prudenţa cerea să nu rămână noaptea pe mare.

Domnul Heurtaux făcu deci semn celor două bărci care se aflau la o jumătate de milă în vânt şi, când se apropiară, ordonă:

– La uscat! Mâine, în zori, o să ieşim în larg.

Poate că Romain Allotte ar fi preferat să continue vânătoarea, dar trebui să se supună. În fond, hotărârea domnului Heurtaux era înţeleaptă. În aceste condiţii, cine ştie până unde riscau să fie antrenate ambarcaţiunile… Şi oare nu trebuiau să ţină seama de distanţa de unsprezece sau douăsprezece mile care le despărţea atunci de *Saint-Enoch*?…

Când bărcile atinseră ţărmul, la capătul unui cot strâmt, oamenii le traseră pe uscat. Pentru şapte sau opt ore de escală pe coastă, domnul Heurtaux nu socoti indispensabilă construirea unei colibe. Mâncară sub copaci - un grup de stejari mari, foarte stufoşi. Apoi se culcară pe pământ. Prevăzător, domnul Heurtaux puse totuşi un om de gardă. Înarmat cu o lance şi un harpon, pentru a apăra tabăra de atacul urşilor, urma să fie schimbat din două în două ore.

– Şi iată cum, spuse locotenentul Allotte, dacă nu pescuim balene, pescuim măcar urşi!

Noaptea nu fu tulburată în nici un fel; se auziră doar câteva urlete îndepărtate, şi de la primele luciri ale zorilor toată lumea era în picioare.

În câteva clipe, mateloţii armară cele trei bărci, care porniră în larg.

Timpul era ceţos - lucru destul de frecvent la această latitudine. Vizibilitatea se limita la o jumătate de milă. Dar ceaţa avea să se împrăştie, probabil, după câteva ore de soare.

Limpezirea surveni în timpul dimineţii şi, cu toate că cerul rămase acoperit pe alocuri, vizibilitatea se extinse până la orizont.

Bărcile se îndreptaseră spre nord-est, fiecare având libertate de acţiune, şi nu era de mirare că locotenentul Allotte, stimulându-şi oamenii, se afla în frunte. El semnală primul o balenă, care sufla la trei mile în vânt, şi fură luate toate măsurile pentru a o prinde.

Cele trei ambarcaţii începură să manevreze astfel, încât să ajungă din urmă animalul. Se cuvenea să nu-i atragă atenţia. De altfel, se scufundase, drept care trebuiră să aştepte să reapară.

Când balena reveni la suprafaţă, la mai puţin de o ancablură, locotenentul Coquebert se afla la distanţa cea mai potrivită ca s-o atace. Harponierul Durut, în picioare la prova, stătea gata să arunce harponul, în timp ce mateloţii trăgeau la rame.

Balenoptera, de talie mare, cu capul întors spre larg, nu bănuia primejdia. Întorcându-se, trecu atât de aproape de barcă încât Durut, cu multă îndemânare, o lovi cu cele două

harpoane sub înotătoarele pectorale.

Balenoptera nu făcu nici o mişcare, ca şi cum n-ar fi simţit lovitura. Fu un noroc, căci, în acel moment, jumătate din trupul ei aflându-se sub barcă, ar fi fost de ajuns o lovitură de coadă ca s-o facă bucăţi.

Deodată se scufundă, însă atât de brusc şi la o asemenea adâncime, încât parâma scăpă din mâinile locotenentului şi acesta nu mai avu timp decât să-i fixeze colacul în capăt.

Când animalul ieşi, domnul Heurtaux se afla foarte aproape de el. Kardek aruncă harponul şi, de data asta, nu mai fu necesară filarea parâmei.

Atunci sosiră celelalte două bărci. Animalul fu lovit cu lăncile, barda îi reteză una din înotătoare şi balenoptera, după ce suflă roşu, expiră fără să se fi zbătut prea violent.

Acum trebuiau s-o remorcheze până la *Saint-Enoch*. Or, distanţa era destul de considerabilă - cel puţin cinci mile. Era o treabă dificilă, aşa că domnul Heurtaux spuse primului locotenent:

– Coquebert, desfă-ţi parâma şi profită de briză ca să te duci la locul de ancorare din Yamsk. Căpitanul Bourcart se va grăbi să ridice pânzele şi să ne taie drumul, mergând spre nord-est.

– Nu înţeleg, răspunse locotenentul.

– Cred că ai să ajungi la *Saint-Enoch* înainte de căderea nopţii, reluă domnul Heurtaux. În orice caz, dacă trebuie să aşteptăm până la ziuă, o să aşteptăm. Cu o asemenea greutate la remorcă, n-am face nici o milă pe oră.

Era lucrul cel mai înţelept. Aşa că, după ce-şi ridică vela şi-şi scoase ramele, luntrea se îndreptă spre coastă.

Celelalte două bărci, pe care curentul le favoriza, se

îndreptară încet în aceeaşi direcţie.

Nu putea fi vorba să petreacă noaptea pe litoralul aflat la mai mult de patru mile. De altfel, dacă locotenentul Coquebert nu întârzia, poate că *Saint-Enoch* avea să ajungă înainte de căderea serii.

Din nefericire, către ora cinci, ceaţa începu să se îndesească, vântul căzu şi vizibilitatea se reduse cam la o sută de stânjeni.

– Iată o ceaţă care-o să-l stânjenească pe căpitanul Bourcart, spuse domnul Heurtaux.

– Admiţând că barca a găsit locul de ancorare, observă harponierul Kardek.

– N-avem altceva de făcut decât să rămânem lângă balenă, adăugă locotenentul Allotte.

– Într-adevăr, recunoscu domnul Heurtaux.

Proviziile, carne sărată şi biscuiţi, apă dulce şi rachiu de melasă, fură scoase din saci. Oamenii mâncară şi se întinseră ca să doarmă până-n zori. Totuşi, noaptea nu fu cu totul liniştită. Către ora unu, bărcile, scuturate de un violent ruliu, fură pe punctul de a-şi rupe amarele, care trebui să fie dublate.

De unde venea această stranie agitaţie a mării?... Nimeni nu putu să dea o explicaţie. Domnul Heurtaux se gândi că vreun steamer mare trecea la mică distanţă şi se temu de o ciocnire în ceaţă.

Unul din mateloţi sună de mai multe ori din cornet, dar nu primi răspuns. Nu se auzeau, de altfel, nici clipocirile unei elice, nici zgomotul aburului, care însoţesc un steamer în mers, după cum nu se vedea nici lumina fanalelor.

Tumultul acesta se prelungi timp de patruzeci de minute, şi uneori fu atât de puternic, încât domnul

Heurtaux aproape că se gândea să părăsească balenoptera.

Totuşi, după ce încetă, noaptea se încheie în linişte.

Care să fi fost cauza tulburării apelor?... Nici domnul Heurtaux, nici locotenentul Allotte nu-şi puteau da seama. Un steamer?...

Dar, în acest caz, agitaţia n-ar fi durat atâta timp. Şi-apoi, li se păruse că aud un nechezat formidabil şi sforăituri foarte diferite de cele produse de vapori ieşind din supape.

Dimineaţa ceaţa se împrăştie, ca şi în ajun. *Saint-Enoch* nu se vedea încă. E adevărat că briza abia sufla. Totuşi, către ora nouă, vântul înteţindu-se, unul dintre harponieri îl semnală la sud-vest, pe drumul cel bun.

Când nu mai fu decât la o jumătate de ancablură, domnul Bourcart opri vasul şi bărcile aduseră balenoptera, care fu legată de coadă, îndată ce se află lângă bord.

Le trebui aproape o zi întreagă ca s-o ridice, căci era enormă. A doua zi aprinseră topitoarea şi, după o muncă de patruzeci şi opt de ore, butnarul Cabidoulin socoti la o sută douăzeci şi cinci de butoaie cantitatea de ulei trimis în cală.

Câteva zile mai târziu *Saint-Enoch* se mută în altă parte, lângă coasta Kamceatkăi. Bărcile îşi reîncepură cercetările, fără prea mare succes: două balene de volum mic, alte trei întâlnite moarte, cu pântecele deschis, cu măruntaiele sfâşiate, din care nu putură scoate nimic. Sucombaseră, oare, în timpul vreunui atac violent?... Era inexplicabil.

Hotărât, norocul nu mai era de partea lui *Saint-Enoch* şi, fără să se ajungă la supărătoarele preziceri ale lui Jean-Marie Cabidoulin, totul dădea de crezut că această a doua campanie avea să fie puţin fructuoasă.

Într-adevăr, sezonul se apropia de sfârşit. Balenierele

nu-l prelungeau niciodată mai târziu de septembrie în apele siberiene. Frigul începuse să înţepe şi oamenii trebuiseră să-şi îmbrace hainele de iarnă. Coloana termometrului oscila în jurul lui zero. Odată cu scăderea temperaturii, pe Marea Ohotsk începea domnia marilor furtuni.

Gheţurile începeau să se formeze de-a lungul litoralului. Apoi banchiza avea să se întindă puţin câte puţin spre larg şi, în aceste condiţii, se ştie cât de dificil, ca să nu spunem imposibil, e pescuitul.

Şi apoi, dacă *Saint-Enoch* nu fusese prea favorizat, celelalte baleniere nu păreau să fi fost mai mult decât el, potrivit informaţiilor culese de căpitanul Bourcart, fie în Insulele Şantar, fie la Ayan, fie la Yamsk. Majoritatea vaselor căutau să ajungă într-un loc de hibernare.

La fel se întâmplă cu *Repton*, pe care omul de veghe îl semnală în dimineaţa de 31. Tot fără încărcătură, plutea cu toate pânzele sus spre est, fără îndoială cu scopul de a trece de bariera Kurilelor. Foarte probabil că *Saint-Enoch* avea să fie ultima navă care părăsea Marea Ohotsk. Venise ziua s-o facă, altfel ar fi riscat să rămână blocată.

După socotelile meşterului Cabidoulin, încărcătura nu atingea nici cinci sute cincizeci de butoaie - abia o treime din cât putea conţine cala.

– Cred că nu mai e nimic de făcut aici, spuse domnul Heurtaux, şi nu trebuie să mai întârziem...

– E şi părerea mea, răspunse domnul Bourcart. Trebuie să profităm de faptul că trecătorile Kurilelor sunt încă deschise.

– Intenţia dumitale, căpitane, întrebă doctorul Filhiol, e să ne întoarcem la Vancouver?

– Probabil, răspunse domnul Bourcart. Dar înainte de

această lungă traversare, *Saint-Enoch* va face o escală în Kamceatka.

Această escală era cât se poate de indicată pentru reînnoirea proviziilor de carne proaspătă. La nevoie, ar fi putut chiar să ierneze la Petropavlovsk.

Saint-Enoch ridică deci ancora şi, pornind în direcţia sud-est, coborî de-a lungul coastei Kamceatkăi. După ce depăşi Capul Lopatka, urcă din nou spre nord şi, la 4 octombrie, după-amiază, zăriră oraşul Petropavlovsk.

Capitolul IX. ÎN KAMCEATKA

Kamceatka, această lungă peninsulă siberiană, udată de râul cu acelaşi nume, se întinde între Marea Ohotsk şi Oceanul Arctic. Ea măsoară nu mai puţin de 1 350 km lungime şi 400 km lăţime.

Această provincie aparţine ruşilor din anul 1806. După ce a făcut parte din gubernia Irkuţk, acum formează una din cele opt mari diviziuni administrative ale Siberiei.

Kamceatka este relativ puţin populată: abia un locuitor pe kilometru pătrat, şi e vizibil că populaţia nu tinde să crească. De altfel, solul pare puţin susceptibil de-a fi cultivat, deşi temperatura medie e mai puţin scăzută decât în alte părţi ale Siberiei. Presărat cu lave, pietre poroase, cenuşă provenită din erupţii vulcanice, osatura lui e indicată de un mare lanţ muntos, care se întinde spre nord şi spre sud, mai aproape de litoralul de est, având câteva piscuri foarte înalte.

Acest lanţ nu se opreşte la limita extremă a peninsulei. Dincolo de Capul Lopatka, el se prelungeşte de-a lungul şiragului Kurilelor, până în apropiere de pământurile Japoniei.

Porturile nu lipsesc pe coasta occidentală a istmului ce uneşte Kamceatka de continentul asiatic: Karajinsk, Cehalvesk, Svascinsk Cehaljulinsk, Ozernovsk. Cel mai important este, fără îndoială, Petropavlovsk, situat la aproximativ 250 km de Capul Lopatka.

Saint-Enoch ancoră în acest port către orele cinci seara, la 4 octombrie. Ancora căzu atât de aproape de ţărm, pe cât permitea adâncimea apei în Golful Avach, destul de larg

ca să încapă în el toate flotele lumii.

Repton se afla acolo, în escală.

Dacă doctorul Filhiol visase vreodată să viziteze capitala Kamceatkăi, avea să-şi realizeze visul în cele mai favorabile condiţii, în acest climat salubru, cu un aer sănătos şi umed, orizontul e rareori perfect limpede. În ziua aceea, totuşi, chiar de la intrarea vasului în Golful Avach, putură urmări cu privirea profilul minunatei panorame muntoase.

Numeroşi vulcani se deschid în acest lanţ: Siveluş, Sivelţ, Kronasker, Kortaţker, Povbratnaja, Asatşinska şi, în fine, în spatele orăşelului atât de pitoresc încadrat, Koriatski, alb de zăpadă, al cărui crater varsă vapori feruginoşi, amestecaţi cu flăcări.

Oraşul, încă în stare rudimentară, era doar o aglomerare de case de lemn. La picioarele munţilor înalţi, părea un oraş-jucărie, cu căsuţele împrăştiate fără ordine. Dintre diversele construcţii, cea mai curioasă era o biserică ortodoxă, de culoare roşie, cu acoperişul verde şi cu clopotniţa la o depărtare de vreo cincizeci de paşi.

Doi navigatori, unul danez, celălalt francez, au fost onoraţi cu monumente comemorative la Petropavlovsk: Bering şi comandantul La Perouse; o coloană pentru primul, o construcţie octogonală, blindată cu plăci de fier, pentru cel de-al doilea.

Desigur că nu în această provincie ar fi putut întâlni doctorul Filhiol stabilimente agricole importante. Graţie umidităţii persistente, solul e bogat mai ales în păşuni şi dă până la trei recolte pe an. În schimb, gramineele sunt puţin abundente, iar legumele mediocre, cu excepţia conopidelor, care ating proporţii colosale. Nu se văd decât câmpii de orz şi de ovăz, poate mai productive decât în alte părţi ale

Siberiei septentrionale, clima fiind mai puţin aspră între cele două mări care scaldă peninsula.

Domnul Bourcart se gândea să stea la Petropavlovsk doar atât cât îi era necesar pentru a-şi procura carne proaspătă. În realitate, problema iernării lui *Saint-Enoch* nu era încă rezolvată şi fu obiectul unei discuţii în care trebuia să se ia o hotărâre definitivă.

Iată ce spuse căpitanul Bourcart:

– În orice caz, nu cred că trebuie să ne petrecem iarna în portul Petropavlovsk, deşi o navă n-are nimic de temut aici, în ceea ce priveşte gheţurile, de vreme ce Golful Avach rămâne întotdeauna liber, chiar pe cele mai mari geruri.

– Căpitane, întrebă secundul, vă gândiţi să ne întoarcem la Vancouver?

– Probabil, chiar dacă ar fi numai ca să vindem uleiul pe care-l avem în butoaie.

– O treime din încărcătură... cel mult! ripostă secundul.

– Ştiu, Heurtaux, dar de ce să nu profităm de ridicarea cursurilor, care cine ştie dacă va ţine până anul viitor?

– N-o să scadă, căpitane, dacă balenele, după cum se pare, vor să părăsească aceste ţinuturi ale Pacificului septentrional.

– Aici e ceva, într-adevăr, inexplicabil, răspunse domnul Bourcart, şi poate că balenierele nu vor mai fi tentate să vină în Marea Ohotsk.

– Dacă ne-ntoarcem la Victoria, reluă domnul Heurtaux, *Saint-Enoch* va petrece iarna acolo?

– Asta vom hotărî mai târziu. Traversarea de la Petropavlovsk la Victoria va dura între şase şi şapte săptămâni, oricât de puţine neplăceri am avea, şi cine ştie dacă pe drum n-o să se ivească ocazia să prindem două sau

trei balene!... În sfârşit... Undeva or fi ele, din moment ce nu sunt nici în Marea Ohotsk, nici în Golful Marguerite.

– E posibil să se fi îndreptat spre strâmtoarea Bering, căpitane.

– S-ar putea, Heurtaux, dar sezonul e prea înaintat ca să urcăm la o asemenea latitudine. Am fi repede opriţi de banchiză. Nu... Să încercăm să dăm câteva lovituri de harpon în timpul traversării.

– Fiindcă veni vorba, observă secundul, n-ar fi mai bine să ne întoarcem în Noua Zeelandă, în loc să iernăm la Victoria?

– M-am gândit la asta, răspunse domnul Bourcart. Totuşi, ca să ne hotărâm, să aşteptăm ca *Saint-Enoch* să fi făcut escală în Vancouver.

– Pe scurt, căpitane, nu poate fi vorba să ne întoarcem în Europa?

– Nu înainte de-a profita de întreg sezonul din anul viitor.

– Va să zică, spuse domnul Heurtaux în încheiere, nu vom întârzia să părăsim Patropavlovskul.

– De îndată ce ne vom termina aprovizionarea, încuviinţă domnul Bourcart.

Aceste proiecte, aduse la cunoştinţa echipajului, fură aprobate de toţi - în afară de butnar. În ziua aceea, când meşterul Ollive îl prinse într-unul din cabaretele din târg, în faţa unei sticle de votcă, îi zise:

– Ei bine, bătrâne, care-i părerea ta despre hotărârea căpitanului?

– Părerea mea e că *Saint-Enoch* ar face mai bine să nu se întoarcă la Vancouver.

– Şi de ce?

– Fiindcă drumul nu e sigur!

– Ai vrea să iernăm la Petropavlovsk?

– Nici asta.

– Atunci?...

– Atunci, cel mai bine ar fi să pornim spre sud şi să ne întoarcem în Europa.

– Asta e ideea ta?

– Asta e ideea mea... şi e singura bună!

În afară de câteva reparaţii neînsemnate, *Saint-Enoch* n-avea decât să-şi reînnoiască hrana proaspătă şi provizia de combustibil. Era un lucru indispensabil, de care echipajul se ocupă fără întârziere.

De altfel, *Repton* făcea acelaşi lucru, ceea ce indica aceleaşi intenţii. Părea deci probabil că şi căpitanul King avea să ridice ancora în câteva zile. Cu ce destinaţie?... Domnul Bourcart nu reuşise să afle.

În ce-l priveşte pe doctorul Filhiol, el îşi consacră timpul liber din această escală vizitării împrejurimilor, la fel ca la Victoria, ce-i drept pe o rază mult mai restrânsă. Din punctul de vedere al facilităţii deplasărilor, Kamceatka nu ajunsese încă acolo unde ajunsese Insula Vancouver.

Populaţia prezenta un tip foarte deosebit de cel al indienilor care locuiesc în Alaska şi în Columbia engleză. Aceşti indigeni au umeri largi, ochi proeminenţi, maxilare puternice, buze groase, părul negru. Bărbaţii au tenul brun-gălbui, iar femeile alb, după cât se poate judeca. Aceste cochete îşi acoperă faţa cu o băşică de bou fixată cu lipici şi se fardează cu roşu de iarbă de mare, amestecat cu grăsime de peşte.

Îmbrăcămintea se compune din piei vopsite în galben cu scoarţă de salcie, cămăşi din pânză de Rusia sau de

Buhara, pantaloni pe care-i poartă ambele sexe. Pe scurt, sub acest raport, kamceadalii ar putea fi uşor confundaţi cu locuitorii Asiei septentrionale.

Obiceiurile locului, felul de viaţă sunt aceleaşi ca şi în Siberia de sub puternica administraţie moscovită, şi populaţia e de religie ortodoxă.

E cazul să adăugăm că, graţie salubrităţii climatului, kamceadalii se bucură de o sănătate excelentă şi bolile sunt rare în ţinut.

«Medicii n-ar face avere aici!» îşi spuse, probabil, doctorul Filhiol, văzând aceşti oameni dotaţi cu o remarcabilă vigoare, cu o supleţe puţin obişnuită, datorită practicării constante a exerciţiilor fizice, şi care nu albesc niciodată înainte de şaizeci de ani.

De altfel, populaţia Petropavlovskului se arăta binevoitoare, ospitalieră, şi, dacă există un defect care să îi poată fi reproşat, e acela că îi place prea mult să se distreze.

În definitiv, de ce să trudeşti din greu, dacă te poţi hrăni fără mare osteneală? Peştele, mai ales somonul, fără a mai vorbi de delfini, abundă pe acest litoral şi chiar câinii se hrănesc aproape exclusiv cu peşti. Aceşti câini, slabi şi robuşti, sunt înhămaţi la sănii. Un instinct foarte sigur le permite să se orienteze în vârtejul atât de frecventelor furtuni de zăpadă. Se întâlnesc de asemenea urşi negri, în mare număr, în munţii peninsulei. La fel de înspăimântători ca şi cei din Golful Ohotsk, ei obligă la anumite precauţiuni. Pentru oamenii care se aventurează în împrejurimile Petropavlovskului agresiunile lor sunt întotdeauna de temut.

Capitala Kamceatkăi nu număra atunci mai mult de 1

100 de locuitori. Sub Nicolae I, ea a fost înconjurată cu fortificaţii pe care, în timpul războiului din 1855, flotele unite anglo-franceze le-au distrus în parte. Aceste fortificaţii vor fi ridicate din nou, fără îndoială, căci Petropavlovskul e un punct strategic de mare importanţă, şi e nevoie ca superbul Golf Avach să fie apărat împotriva oricărui atac.

Echipajul lui *Saint-Enoch* se ocupă de asemenea cu refacerea proviziei de lemne, în vederea unei lungi traversări şi pentru cazul că aveau să vâneze vreo balenă. Dar pe litoralul Kamceatkăi nu fu la fel de uşor să-şi procure combustibil, ca pe litoralul Mării Ohotsk.

Oamenii trebuiră să străbată trei sau patru mile, ca să ajungă într-o pădure care acoperă primele coaste ale vulcanului Koroatski. Fu deci necesar să se organizeze transportul cu sănii trase de câini, pentru a aduce lemnele la bord.

La 6 octombrie, meşterul Cabidoulin, marangozul Ferut şi şase mateloţi, înarmaţi cu fierăstraie şi securi, urcară într-o sanie închiriată de căpitanul Bourcart şi condusă cu îndemânarea unui adevărat mujic de un vizitiu indigen.

La ieşirea din oraş, sania o luă pe un drum, mai curând cărare decât drum, care şerpuia printre câmpurile de ovăz şi orz. Apoi străbătu vaste păşuni de pe care fusese secerată ultima recoltă şi pe care le udau numeroase pâraie. Câinii, dovedindu-se buni la fugă, ajunseră la pădure către ora şapte şi jumătate.

La drept vorbind, nu era decât un crâng de pini, de zadă şi alţi arbori răşinoşi, mereu verzi. Ar fi fost greu ca o duzină de baleniere să se aprovizioneze după nevoi. Aşa că marangozul Ferut spuse:

– Hotărât lucru, nu Kamceatka o să facă să ne fiarbă

topitorile!...

– E aici mai mult lemn decât o să ardem noi, răspunse meşterul Cabidoulin.

– Cum aşa?

– Balenele s-au dus la dracu' şi e inutil să tai copaci, când n-ai de ce să faci foc sub oale!

– Fie, reluă marangozul, dar alţii nu-s de părerea asta şi se mai aşteaptă încă la câteva lovituri de harpon!

Într-adevăr, în locul acela, o echipă lucra la marginea cărării. Erau vreo jumătate de duzină de mateloţi de pe *Repton* care, cu o zi înainte, începuseră această muncă sub conducerea secundului Strok. Poate că nava engleză voia să pornească spre Vancouver, ca şi *Saint-Enoch*...

La urma urmei, chiar dacă n-ar fi fost acolo decât o sută de copaci, celor două baleniere le-ar fi ajuns din belşug. Oamenii n-aveau de ce să se certe pentru o rădăcină sau o creangă. Nici topitoarea englezilor, nici cea a francezilor n-aveau să şomeze din lipsă de combustibil.

De altfel, din prudenţă, marangozul nu-şi conduse echipa în partea ocupată de oamenii de pe *Repton*. N-avuseseră legături pe mare, n-aveau să aibă nici pe uscat. Pe bună dreptate, domnul Bourcart le recomandase, dacă s-ar fi ivit ocazia, să evite orice contact. Aşa că mateloţii de pe *Saint-Enoch* se apucară de lucru la celălalt capăt al cărării şi, chiar din prima zi, doi steri de lemne fură aduşi la bord.

Dar, în ultima zi, în ciuda sfaturilor căpitanului Bourcart, echipele de pe *Repton* şi *Saint-Enoch* sfârşiră prin a se întâlni şi a se certa pentru un copac.

Englezii nu erau deloc răbdători, francezii nici atât, şi nu se aflau nici în Franţa, nici în Anglia, ci pe teren neutru, ca

să spunem aşa.

Curând începură să fie schimbate vorbe necuviincioase, şi de la vorbe la pumni nu-i drum lung între mateloţi. Se ştie că ranchiuna echipajului de pe *Saint-Enoch* data de câteva luni.

Or, în timpul disputei pe care nici meşterul Cabidoulin, nici Ferut n-o putură împiedica, matelotul Germinet fu împins cu brutalitate de marangozul de pe *Repton*. Această fiinţă grosolană, pe jumătate beată de whisky şi gin, vărsă toată seria de înjurături care iese cu atâta abundentă dintr-o gură saxonă.

Îndată, cele două echipe înaintară una spre cealaltă. Secundul Strok nu părea să aibă de gând să facă cel mai mic efort ca să-i oprească pe ai săi; poate că aveau să se încaiere.

În primul rând, Germinet, care nu era om să înghită ghiontul primit, se repezi dintr-un salt la englez, îi smulse cascheta şi o călcă în picioare, strigând:

– Dacă *Repton* nu l-a salutat pe *Saint-Enoch*, cel puţin english-ul ăsta şi-a scos pălăria în faţa noastră...

– Bine zis! încuviinţară camarazii lui.

Cele două echipe erau egale ca număr şi nu se putea şti care ar fi câştigat lupta. Mateloţii, a căror animaţie creştea, erau înarmaţi cu securi şi cuţite. Dacă se aruncau unii asupra altora, ar fi curs sânge şi s-ar fi făcut poate moarte de om. Aşa că, cei dintâi, marangozul şi meşterul Cabidoulin încercară să-şi liniştească tovarăşii care erau gata să ia ofensiva. La rândul lui, secundul Strok, înţelegând gravitatea unei ciocniri, reuşi să-i oprească pe oamenii de pe *Repton*.

Pe scurt, nu se schimbară decât injurii în două limbi, şi

francezii se apucară din nou de lucru. De altfel, doborârea copacilor se termină în ziua aceea, şi cele două echipaje nu mai avură ocazia să se întâlnească.

Două ore mai târziu, butnarul, marangozul şi oamenii lor se întoarseră la bord cu sania. Şi când domul Bourcart află ce se petrecuse, zise:

– Din fericire, *Saint-Enoch* nu va întârzia să ridice ancora, căci toate astea s-ar putea sfârşi prost!

Într-adevăr, era de temut că marinarii de pe cele două nave, din ce în ce mai surescitaţi, aveau să ajungă să se bată pe străzile Petropavlovskului, cu riscul de-a fi arestaţi de poliţia rusă. Astfel că, dornici să evite un conflict serios, căpitanul Bourcart şi căpitanul King nu mai dădură permisiunea de a se coborî pe uscat.

E adevărat că, *Saint-Enoch* şi *Repton* fiind ancorate la mai puţin de o ancablură unul de altul, provocările porneau şi se auzeau de la ambele borduri. Deci, cel mai bine era să fie grăbite pregătirile, să se îmbarce ultimele provizii, să se ridice ancora cât mai curând posibil şi apoi, odată pe mare, să nu navigheze împreună şi mai ales să nu se îndrepte spre acelaşi port.

Între timp, se produse un incident de natură să întârzie plecarea navei franceze şi a celei engleze.

În după-amiaza de 8 octombrie, deşi sufla o briză uşoară din larg, foarte propice pescuitului, toată lumea fu surprinsă văzând bărcile kamceadale forţând velele ca să ajungă în port. Atât de mare le fusese graba, încât mai multe se întoarseră fără plase, părăsindu-le la intrarea Golfului Avach.

Şi iată ce nu întârzie să afle populaţia din Petropavlovsk.

La o jumătate de milă în largul golfului, întreaga flotilă fusese lovită de spaimă la vederea unui monstru marin gigantic. Acest monstru luneca la suprafaţa apei pe care coada lui o bătea cu o violenţă de necrezut. Fără îndoială, erau de vină şi imaginaţiile surescitate, teama foarte firească de care fuseseră cuprinşi toţi pescarii.

Dacă-i ascultai, animalul nu măsura mai puţin de trei sute de picioare lungime şi o lăţime variind între cincisprezece şi douăzeci de picioare, avea capul înzestrat cu o coamă, trupul foarte umflat la mijloc, şi câţiva adăugau că era înarmat cu cleşti formidabili, ca un crustaceu enorm.

Hotărât lucru, dacă nu era şarpele lui Jean-Marie Cabidoulin, şi cu condiţia să nu fie închipuire, această parte a mării, în largul Golfului Avach, fusese sau mai era încă frecventată de unul din aceste animale prodigioase, cărora nu mai e posibil să li se atribuie o origine pur legendară. Să fi fost o algă imensă, de felul celei pe care *Saint-Enoch* o întâlnise dincolo de Aleutine? Nu, şi nu încăpea nici o eroare în această privinţă. Era, într-adevăr, vorba de o fiinţă vie, după cum afirmau cei cincizeci sau şaizeci de pescari care se întorseseră în port. Fiind de o asemenea mărime, trebuia să aibă o astfel de putere, încât un vas ca *Repton* sau *Saint-Enoch* nu i-ar fi putut rezista.

Şi atunci, domnul Bourcart, ofiţerii, echipajul se întrebară dacă nu cumva prezenţa numitului monstru în această zonă a Pacificului de Nord provocase fuga balenelor, dacă nu cumva acest gigant oceanic le gonise din Golful Marguerite mai întâi, apoi din Marea Ohotsk...

Monstrul de care vorbise căpitanul lui *Iwing* şi care, după ce traversase această parte a oceanului, fusese acum semnalat în apele kamceadale... Iată ce se întrebau cu toţii

la bordul lui *Saint-Enoch* - şi oare n-avea dreptate Jean-Marie Cabidoulin, împotriva tuturor, când susţinea existenţa marelui şarpe de mare sau a altui animal monstruos de acest fel?...

Avură deci loc discuţii lungi şi pasionate pe această temă, în careu ca şi în postul echipajului.

Pescarii, sub imperiul panicii, nu crezuseră oare că văd ceea ce nu văzuseră?...

Aceasta era părerea domnului Bourcart, a secundului, a doctorului Filhiol şi a meşterului Ollive. Cei doi locotenenţi erau mai puţin categorici. Iar cea mai mare parte din echipaj nu admitea că ar fi fost o eroare. Pentru ei, apariţia monstrului nu putea fi pusă la îndoială.

– La urma urmelor, spuse domnul Heurtaux, dacă-i adevărat sau nu, dacă acest animal extraordinar există sau nu, noi n-o să ne întârziem plecarea!

– Nici nu mă gândesc la asta, răspunse domnul Bourcart, şi nu ne vom schimba cu nimic planurile.

– Ce naiba, strigă Romrin Allotte, oricât de monstruos o fi monstrul, n-o să-l înghită pe *Saint-Enoch* aşa cum înghite un rechin un sfert de şuncă!...

– De altfel, spuse doctorul Filhiol, în interesul general, e mai bine să aflăm despre ce e vorba!

– E şi părerea mea, răspunse domnul Bourcart, şi poimâine pornim la drum.

În genere, hotărârea căpitanului fu aprobată. Şi ce glorie pentru vasul şi echipajul care ar fi reuşit să cureţe aceste locuri de un asemenea monstru!

– Ei bine, bătrâne, îi spuse meşterul Ollive butnarului, plecăm totuşi, şi dacă ne vom căi...

– Va fi prea târziu, răspunse Jean-Marie Cabidoulin.

– Atunci... ar trebui să nu mai navigăm niciodată?

– Niciodată.

– Ţi-ai pierdut minţile, bătrâne!

– Mărturiseşti că, dintre noi doi, cel care a avut dreptate sunt eu?

– Haida-de! răspunse meşterul Ollive, ridicând din umeri.

– Eu îţi spun... din moment ce şarpele de mare e aici...

– O să vedem asta.

– S-a şi văzut!

Şi, în fond, butnarul şovăia între teama pe care trebuia să i-o inspire apariţia monstrului şi satisfacţia de a fi crezut dintotdeauna în existenţa lui.

În aşteptare, teroarea domnea în orăşelul Petropavlovsk. E uşor de închipuit că nu această populaţie superstiţioasă ar fi fost capabilă să pună la îndoială apariţia animalului în apele siberiene. Nimeni n-ar fi admis că pescarii se înşelaseră. Kamceadalii nu se puteau arăta sceptici în faţa celor mai neverosimile legende ale Oceanului.

Deci, locuitorii nu încetau să supravegheze Golful Avach, temându-se ca teribilul animal să nu caute refugiu aici. Dacă în larg se ridica vreun val imens, el era cel care tulbura Oceanul până-n adâncuri!..

Dacă văzduhul era străbătut de vreo rumoare formidabilă, el era cel care bătea aerul cu coada lui puternică!... Şi dacă înainta până-n port, dacă, ofidian şi saurian în acelaşi timp, această amfibie ieşea din apă şi se arunca asupra oraşului?... N-ar fi mai puţin de temut pe uscat decât pe mare!... Şi cum să-i scapi?...

Saint-Enoch şi *Repton* îşi grăbeau pregătirile. Orice ar fi

gândit englezii despre această fiinţă apocaliptică, aveau să-şi ridice pânzele, probabil în aceeaşi zi ca şi nava franceză. Din moment ce căpitanul King şi echipajul lui nu şovăiau să plece, căpitanul Bourcart şi ai săi puteau oare să nu le urmeze exemplul?...

Şi aşa se face că, la 10 octombrie, dimineaţa, cele două vase ridicară ancora la aceeaşi oră, pentru a profita de maree. Apoi, cu pavilionul la pic, ajutate de o uşoară briză dinspre ţărm, traversară Golful Avach, cu direcţia spre est, ca şi cum ar fi navigat împreună.

La urma urmei, în eventualitatea unei întâlniri redutabile, cine ştie dacă, în ciuda antipatiei lor, n-aveau să fie în situaţia de a-şi da ajutor?...

Cât despre populaţia Petropavlovskului, pradă groazei, singura ei speranţă era că monstrul, după ce se va fi înverşunat împotriva lui *Repton* şi a lui *Saint-Enoch*, avea să se îndepărteze de apele siberiene!

Capitolul X. LOVITURA DUBLĂ

Cele două nave mergeau spre larg, la şase sau şapte ancabluri una de cealaltă, supraveghind apele cu tot atâta atenţie cât şi nelinişte. E adevărat că trecuseră mai mult de patruzeci şi opt de ore de la întoarcerea grăbită a pescarilor kamceadali, şi liniştea golfului nu mai fusese tulburată. Totuşi, teroarea locuitorilor din Petropavlovsk avea să dureze multă vreme. Venirea iernii n-avea să-i apere împotriva atacurilor monstrului, de vreme ce Golful Avach nu-i niciodată cuprins de gheţuri. De altfel, chiar dacă ar fi îngheţat, în cazul când numitul monstru ar fi fost apt să se mişte pe pământ ca şi pe mare, târgul n-ar fi fost la adăpost de agresiunile lui.

Sigur e că nici de la bordul lui *Saint-Enoch* şi nici, fără îndoială, de la bordul lui *Repton*, echipajele nu văzură nimic suspect. Lunetele se îndreptaseră spre toate punctele orizontului şi ale litoralului. Nici măcar o dată suprafaţa apelor nu trădă vreo agitaţie interioară. Sub acţiunea brizei, mareea se ridica în valuri înalte, care abia dacă se spărgeau spre larg.

Saint-Enoch - şi de asemenea însoţitorul lui, dacă ne e permis să-i dăm acest nume - avea velele întinse, cu murele la babord. Căpitanul Bourcart se afla în vântul căpitanului King şi, venind în vânt cu un cart, nu întârzie să mărească distanţa care despărţea cele două nave.

La ieşirea din golf, marea era absolut pustie. Nici fum, nici pânze la orizont. Probabil că aveau să treacă multe săptămâni înainte ca pescarii din Golful Avach să îndrăznească să iasă în larg. Şi cine ştie dacă această zonă

a Pacificului de Nord n-avea să fie părăsită pe timpul întregii ierni?...

Trecură trei zile. Navigaţia nu fu tulburată de nici un incident sau accident. Oamenii de veghe de pe *Saint-Enoch* nu observară nimic care să indice prezenţa gigantului oceanic care înspăimântase Petropavlovskul. Şi totuşi, fuseseră cu ochii în patru - trei harponieri în crucetele catargului mare, trinchetului şi artimonului.

Dar, dacă marele şarpe de mare nu se arătă, nici domnul Bourcart n-avu ocazia să-şi coboare bărcile. Nici caşaloţi, nici balene. Echipajul se înciuda constatând că rezultatele acestei a doua campanii aveau să fie nule.

– Într-adevăr, nu înceta să repete domnul Bourcart, toate astea sunt inexplicabile!... Se întâmplă ceva de care nu ne dăm seama!... În această epocă a anului, în nordul Pacificului, balenele abundă de obicei şi pot fi vânate până la jumătatea lui noiembrie. Nu vedem nici una... Şi, ca şi cum ar fugi de aceste ţărmuri, nu sunt mai multe baleniere decât balene.

– Totuşi, observă doctorul Filhiol, dacă cetaceele nu sunt aici, sunt în altă parte, căci nu-mi închipui că ai ajuns să crezi că le-a dispărut specia...

– Doar dacă monstrul nu le-o fi înghiţit până la ultima! interveni locotenentul Allotte.

– Pe cinstea mea, reluă domnul Filhiol, părăsind Petropavlovskul, nu prea credeam în existenţa acestui animal extraordinar, dar acum nu cred chiar deloc!... Pescarii au fost jucăria unei iluzii. Or fi observat vreo caracatiţă la suprafaţa apei şi groaza lor i-a atribuit dimensiuni gigantice!... Un şarpe de mare lung de trei sute de picioare e o legendă ce-ar trebui trimisă la vechiul

Constitutionnel!

Totuşi, nu aceasta era opinia dominantă la bordul lui *Saint-Enoch*. Muşii, majoritatea mateloţilor îl ascultau pe butnarul care nu înceta să-i sperie cu istoriile lui, în stare să-i facă părul măciucă unui chel... după cum spunea marangozul Ferut. Şi totuşi, nevăzând nimic, nu trebuiau să sfârşească prin a nu crede nimic?...

Jean-Marie Cabidoulin nu se dădea bătut. După părerea lui, pescarii din Petropavlovsk nu se înşelaseră. Monstrul marin exista în realitate, nu în imaginaţia acestor bieţi oameni. Butnarul nu avusese nevoie de această nouă întâlnire ca să fie edificat, şi la cele câteva glume care-i fuseseră adresate în acea zi, răspunse:

– Chiar dacă noi nu vom vedea animalul, chiar dacă nu-l vom întâlni în drum, asta nu schimbă lucrurile cu nimic. Kamceadalii l-au văzut, au să-l mai vadă şi alţii şi poate că n-au să scape aşa de ieftin. Şi sunt sigur că noi înşine...

– Când? întrebă meşterul Ollive.

– Mai curând decât crezi, declară butnarul, şi spre nenorocirea noastră...

– Pariezi pe o sticlă de rachiu, bătrâne, că n-o să vedem nici vârful cozii şarpelui tău, înainte ca *Saint-Enoch* să ajungă la Vancouver?

– Poţi să pariezi şi pe două... pe trei... pe o jumătate de duzină...

– De ce?

– Pentru că n-ai să ai ocazia să le plăteşti niciodată, nici la Victoria, nici în altă parte!

Şi, în mintea acestui încăpăţânat de Jean-Marie Cabidoulin. răspunsul lui însemna că *Saint-Enoch* nu avea să se mai întoarcă din această ultimă călătorie.

În dimineaţa zilei de 13 octombrie, cele două nave se pierdură din vedere. De douăzeci şi patru de ore nu mai urmau acelaşi drum. *Repton*, schimbând direcţia vântului, se afla mai sus, ca latitudine.

Vremea nu înceta să se menţină frumoasă, cu o mare la fel. Briza varia de la sud-vest la nord-vest, în consecinţă, fiind foarte favorabilă navigaţiei spre pământurile Americii. Observaţiile domnului Bourcart îi indicau că ajunsese la patru sute de leghe de litoralul asiatic, adică la aproximativ o treime din traversare.

Pacificul era absolut pustiu, de când baleniera engleză înainta spre nord. Cât vedeai cu ochii, nu se zărea nimic pe toată întinderea apelor, abia tulburate de siaj. Păsările nu ajungeau la această distanţă de coastă. Dacă vântul se menţinea, *Saint-Enoch* n-avea să întârzie să zărească Aleutinele.

Era de remarcat că, de la plecare, undiţele agăţate la pupa nu prindeau nici un peşte. Astfel că hrana se reducea numai la proviziile de pe bord. De obicei, totuşi, în această parte a oceanului, navele pescuiesc cu sutele bonite, ţipari de mare, roşioare, anges, spares, dorade şi alte specii. Ele navighează chiar în mijlocul cârdurilor de rechini, de marsuini, de delfini, de peşti-sabie. Or, lucru absolut ciudat, se părea că toate fiinţele vii fugiseră din aceste ţinuturi.

În rest, oamenii de veghe nu semnalară prezenţa vreunui animal excepţional prin formă sau dimensiuni. Şi desigur că el n-ar fi scăpat ochilor vigilenţi ai lui Jean-Marie Cabidoulin. Aşezat pe călcâiul bompresului, cu mâna streaşină la ochi, ca să vadă mai bine, mereu în observaţie, nici nu răspundea celor care-i adresau cuvântul. Ceea ce mormăia printre dinţi era numai pentru el, nu pentru

ceilalţi.

Pe la orele trei, în după-amiaza de 13, spre marea mirare a ofiţerilor şi a echipajului, din înălţimea marelui catarg căzu acest strigăt:

– Balenă la pupa, la tribord!

Harponierul Durut zărise un cetaceu în largul oceanului.

Într-adevăr, în direcţia nord-est, o masă negricioasă se legăna pe ondulările hulei.

Deîndată, toate lunetele se îndreptară într-acolo.

Harponierul nu se înşelase oare?... Era vorba de o balenă, sau de coca unui vas naufragiat?... Se schimbară următoarele fraze:

– Dacă-i o balenă, observă locotenentul Allotte, stă absolut nemişcată.

– Poate că se pregăteşte să se scufunde, răspunse locotenentul Coquebert.

– Afară de cazul că-i adormită, replică domnul Heurtaux.

– În orice caz, reluă Romain Allotte, să aflăm ce e: poate căpitanul vrea să dea ordin...

Domnul Bourcart nu răspundea şi, cu luneta la ochi, nu înceta să observe animalul. Lângă el, sprijinit de balustradă, doctorul Filhiol privea cu aceeaşi atenţie şi sfârşi prin a spune:

– S-ar putea să fie din nou o balenă moartă, cum am mai întâlnit.

– Moartă? exclamă locotenentul Allotte.

– Şi chiar să nu fie o balenă, adăugă căpitanul Bourcart.

– Atunci ce să fie? întrebă locotenentul Coquebert.

– O epavă... o navă abandonată.

De altfel, ar fi fost greu să se pronunţe, căci masa aceea plutea la nu mai puţin de şase mile de *Saint-Enoch*.

– Căpitane, reluă locotenentul Allotte.

– Da, răspunse domnul Bourcart, care înţelegea nerăbdarea tânărului ofiţer.

De îndată, comandă să se pună bara dedesubt şi să se întărească şcotele. Nava, schimbându-şi uşor drumul, o porni spre nord-est.

Înainte de ora patru, *Saint-Enoch* se afla la o jumătate de milă.

Imposibil să se înşele. Nu era o epavă în derivă, ci un cetaceu de mari dimensiuni, despre care nu se putea spune încă dacă era mort sau viu. Atunci, domnul Heurtaux luă de la ochi luneta, declarând:

– Dacă această balenă este adormită, n-o să ne fie greu s-o înţepăm!

Bărcile secundului şi ale celor doi locotenenţi fură coborâte. Dacă animalul era viu, aveau să-l urmărească; dacă era mort, aveau să-l remorcheze până la *Saint-Enoch*. Fără îndoială că avea să dea o sută de butoaie, căci domnul Bourcart întâlnise rareori o balenă de o asemenea mărime.

Cele trei ambarcaţiuni porniră, în timp ce vasul se oprea.

De data asta, lăsând deoparte orice amor propriu, ofiţerii nu căutară să se întreacă. Cu pânzele ridicate, bărcile plutiră alături şi nu scoaseră ramele decât la un sfert de milă înainte de a acosta balena. Atunci se despărţiră, astfel, încât să-i taie drumul, în caz că ar fi vrut să fugă.

Precauţiunile se dovediră a fi de prisos şi secundul strigă aproape imediat:

– Nu-i de temut c-o să fugă, c-o să se scufunde...

– Nici c-o să se trezească! adăugă locotenentul

Coquebert. E moartă...

– Hotărât lucru, replică Allotte, nu mai sunt decât balene moarte în ţinuturile astea!

– S-o legăm, totuşi, răspunse domnul Heurtaux, căci merită!

Era o balenopteră imensă, care nu părea într-o stare avansată de descompunere şi a cărei moarte nu data de mai mult de douăzeci şi patru de ore. Nici o emanaţie fetidă nu se degaja din această masă plutitoare.

Din nefericire, când bărcile înconjurară animalul, văzură că flancul stâng era sfâşiat. Măruntaiele pluteau la suprafaţa apei. O bucată din coadă lipsea. Capul prezenta urmele unei ciocniri puternice, şi gura larg deschisă era lipsită de fanoane, care, desprinse din gingii, se scufundaseră. Grăsimea acestui corp sfâşiat şi îmbibat de apă nu mai avea nici o valoare.

– Păcat, spuse domnul Heurtaux, nu mai e nimic de scos din carcasa asta...

– Atunci, întrebă locotenentul Allotte, nu merită s-o luăm la remorcă?

– Nu, răspunse harponierul Kardek, şi e într-o asemenea stare, încât am pierde jumătate din ea pe drum.

– La *Saint-Enoch*! comandă domnul Heurtaux.

Cele trei bărci, având vântul în faţă, trecură la rame. Dar, cum nava se apropia, cu pânzele sus, ajunseră repede la ea şi fură ridicate la bord.

Când domnul Bourcart auzi raportul secundului, spuse:

– Va să zică, era o balenopteră?

– Da, domnule Bourcart.

– Şi nu fusese lovită cu harponul?

– Nu, desigur, declară domnul Heurtaux, căci loviturile

de harpon nu fac asemenea răni. S-ar părea mai curând că a fost strivită...

– Strivită... de cine?

N-ar fi trebuit să-l întrebe asta pe Jean-Marie Cabidoulin. E uşor de ghicit ce-ar fi răspuns el. Să fi avut oare dreptate împotriva tuturor, şi aceste ţinuturi să fi fost devastate de un monstru marin de dimensiuni extraordinare şi de o putere prodigioasă?...

Navigaţia continua şi domnul Bourcart nu se putea plânge de vreme. Niciodată o traversare n-a fost mai favorizată de vânt. Dacă condiţiile atmosferice nu se modificau, *Saint-Enoch* n-avea nevoie, ca să se întoarcă la Insula Vancouver, decât de trei sferturi din timpul folosit ca să ajungă în Kurile. Dacă ar fi avut noroc la pescuit în aceste ţinuturi, ar fi ajuns la vreme ca să-şi vândă uleiul pe piaţa din Victoria.

Din nefericire, campania nu fusese deloc fructuoasă, nici în Marea Ohotsk, nici după plecarea din Petropavlovsk. Oamenii nu aprinseseră nici măcar o dată topitoarea, şi două treimi din butoaie rămăseseră goale.

Trebuiau deci să facă haz de necaz şi să se resemneze cu speranţa că, peste câteva luni, aveau să se despăgubească în apele Noii Zeelande.

Meşterul Ollive repeta muşilor, care n-aveau experienţa mateloţilor:

– Vedeţi, băieţi, aşa e meseria! Într-un an îţi merge, într-altul nu - şi nu trebuie nici să facem pe miraţii, nici să ne pierdem încrederea!... Nu balenele aleargă după vas, ci vasul aleargă după balene, şi când au şters-o în larg, deşteptăciunea e să ştii unde să le cauţi!... Deci, înarmaţi-vă cu răbdare... Băgaţi-o în sac, puneţi batista

deasupra... şi aşteptaţi!

Cuvinte înţelepte - şi era mai bine să-l asculţi pe meşterul Ollive decât pe meşterul Cabidoulin, cu care primul îşi termina invariabil discuţiile spunând:

– Mai ţii rămăşagul cu sticla de rachiu?

– Ţin! replica butnarul.

De fapt, se părea că cu cât înaintau cu atât lucrurile îi dădeau dreptate lui Jean-Marie Cabidoulin. Dacă *Saint-Enoch* nu întâlni nici o balenă, adesea zăriră resturi pe suprafaţa mării, resturi de bărci, epave în derivă. Şi era de notat că aceste nave păreau să fi pierit în urma unor ciocniri... Dacă fuseseră părăsite de echipajul lor, însemna că nu mai puteau naviga. În ziua de 20 octombrie, monotonia traversării fu întreruptă. Se ivi în fine o ocazie ca *Saint-Enoch* să-şi umple o parte din butoaiele din cală.

Vântul slăbind puţin faţă de ziua dinainte, domnul Bourcart pusese să se ridice velele-strai şi bonetele. Un soare strălucitor lumina cerul fără nori, şi orizontul se desena limpede de jur împrejur.

Către ora trei, căpitanul Bourcart, doctorul Filhiol şi ofiţerii stăteau de vorbă sub cortul de pe dunetă, când se auzi din nou strigătul:

– Balenă... balenă!

Din cruceta marelui catarg, strigase harponierul Ducrest.

– În ce direcţie? îl întrebă imediat şeful de echipaj.

– La trei mile de noi, sub vânt.

De data asta, nu era nici o îndoială, căci un jet se înălţa deasupra mării, în direcţia indicată. Animalul, revenit la suprafaţă după scufundare, fusese zărit de Ducrest chiar în clipa când arunca acea coloană de aer şi de apă. Un al

doilea jet nu întârzie să-i urmeze primului.

Nu vă veţi mira că locotenentul Allotte făcu această remarcă:

– În sfârşit, asta nu e moartă!

– Nu, replică domnul Heurtaux, şi nici nu-i rănită, fiindcă suflă alb!

– Cele trei bărci, la apă! ordonă domnul Bourcart.

Niciodată nu li se oferiseră împrejurări mai favorabile pentru vânătoare: marea liniştită, o briză uşoară care umfla pânzele bărcilor, câteva ore de lumină care aveau să permită prelungirea urmăririi.

În câteva minute, bărcile secundului şi ale locotenenţilor fură pe mare, cu armamentul lor obişnuit. În ele luară loc domnii Heurtaux, Coquebert, Allotte, câte un matelot la cârmă, patru la vâsle şi harponierii Kardek, Durut şi Ducrest, în faţă. Apoi luară repede direcţia nord-est.

Domnul Heurtaux recomandă celor doi locotenenţi să fie extrem de prudenţi, să nu sperie balena şi s-o ia prin surprindere. Părea a fi de talie mare şi, uneori, apa bătută cu o formidabilă lovitură de coadă ţâşnea la mare înălţime.

Cu velele mici, gabieri şi focuri, *Saint-Enoch* se apropia încet.

Cele trei bărci mergeau în linie şi, la recomandarea expresă a domnului Bourcart, nu trebuiau să încerce să se întreacă. Era preferabil să fie împreună în momentul atacării animalului.

Deci, locotenentul Allotte trebui să-şi pondereze nerăbdarea. Nu-i era uşor şi, din când în când, domnul Heurtaux era obligat să-i strige:

– Nu atât de repede!... Nu atât de repede, Allotte, şi rămâi în rând!

Când fusese zărită, balena plutea la aproximativ trei mile de vas - distanţă pe care bărcile o parcurseră cu uşurinţă într-o jumătate de oră.

Strânseră pânzele şi culcară catargele sub banchete, ca să nu stânjenească manevra. Fiecare harponier avea la dispoziţie două harpoane, din care unul de schimb. Lăncile şi bardele bine ascuţite stăteau la îndemână. Se asigurară că parâmele, înfăşurate pe tambure, n-aveau să se încurce în scobitura întărită cu plumb, din prova, şi că vor fi uşor de desfăşurat pe cadrul fixat în corpul bărcii. Dacă animalul, odată lovit, avea să fugă la suprafaţa mării sau să plonjeze în adâncuri, aveau să fileze parâma.

Era o balenopteră care nu măsura mai puţin de douăzeci şi opt, douăzeci şi nouă de metri, din specia culammak. Cu înotătoarele pectorale lungi de trei metri şi înotătoarea codală triunghiulară de şase, şapte metri, trebuia să cântărească aproape o sută de tone.

Fără să dea vreun semn de nelinişte, culammakul se lăsa legănat de un val prelung, cu capul enorm întors spre larg. Desigur că Jean-Marie Cabidoulin ar fi declarat că se puteau scoate cel puţin două sute de butoaie de ulei.

Cele trei bărci, una pe fiecare flanc, ultima în spate, gata să intervină la dreapta sau în stânga, sosiseră fără să alarmeze balena. Durut şi Ducrest, în picioare pe teugă, legănau harponul, aşteptând momentul să-l arunce sub înotătoarele balenei, astfel încât s-o rănească mortal.

Dacă era atinsă de o lovitură dublă, captura avea să fie cu atât mai sigură. În caz că una din parâme s-ar fi rupt, aveau s-o ţină cel puţin cu cealaltă, fără teamă că o vor pierde când se va scufunda.

Dar, în clipa când barca locotenentului Allotte era gata

să-l acosteze, culammakul, înainte ca harponul să-l fi putut lovi, se-ntoarse brusc, gata să sfărâme ambarcaţia, apoi se scufundă, după ce lovi valurile cu coada atât de violent, încât apa ţâşni la douăzeci de metri înălţime.

Îndată mateloţii strigară:

– Animal blestemat!

– Uite-o că fuge!

– Nici măcar o lovitură de lance în slănină!

– Şi nici parâmă de desfăşurat!...

– Şi când o să urce iar?

– Şi unde o să urce?

Sigur era că asta n-avea să se întâmple înainte de o jumătate de oră, timp egal cu cel care se scursese de la primul ei suflu.

După tumultuoasa vânzolire a apelor produsă de lovitura de coadă, marea redevenise calmă. Cele trei bărci se alăturaseră. Domnul Heurtaux şi cei doi locotenenţi erau absolut hotărâţi să nu abandoneze o pradă atât de frumoasă.

Acum, nu mai aveau decât să aştepte urcarea la suprafaţă a culammakului, pe care era imposibil să-l situeze cu ajutorul parâmei. Era de dorit să apară sub vânt, astfel încât bărcile să-l poată urmări cu ramele şi velele.

Nici un alt cetaceu nu se arăta prin împrejurimi.

Trecuse puţin de ora patru, când culammakul apăru din nou. În clipa aceea ţâşniră două jeturi enorme, care şuierară ca mitraliile.

Numai o jumătate de milă îl despărţea de bărci, sub vânt.

– Ridicaţi velele, pregătiţi ramele, şi spre el! strigă domnul Heurtaux.

După un minut, bărcile pluteau în direcţia indicată.

În acest timp animalul continua să se depărteze spre nord-est şi, cu spinarea la suprafaţă, înota cu oarecare viteză.

Briza întărindu-se puţin, bărcile nu încetau să se apropie.

La rândul său, căpitanul Bourcart, temându-se ca acestea să nu fie antrenate prea departe, orientă pânzele astfel, încât să nu le piardă din vedere. Drumul pe care-l făcea spre nord-est avea să economisească timp şi oboseală, atunci când bărcile aveau să se întoarcă la bord cu animalul la remorcă. Vânătoarea continuă în aceste condiţii. Culammakul fugea mereu şi harponierii nu reuşeau să se apropie destul ca să-l înţepe.

E sigur că, folosind numai ramele, bărcile n-ar fi putut să menţină mult timp această viteză. Din fericire, vântul le veni în ajutor şi marea era potrivită pentru o înaintare rapidă. Totuşi, noaptea n-avea oare să-i oblige, pe domnul Heurtaux şi oamenii săi, să se întoarcă la *Saint-Enoch*?... N-aveau destule provizii ca să rămână în larg până a doua zi...

Dacă nu ajungeau balenoptera înainte de căderea serii, ar fi fost nevoiţi să renunţe la vânătoare.

Se părea că lucrurile aveau să se petreacă astfel şi era aproape şase şi jumătate când harponierul Durut, rămas în picioare pe teugă, strigă:

– Navă în prova!

Domnul Heurtaux ridică privirea în clipa când locotenenţii Coquebert şi Allotte încercau să zărească vasul semnalat.

O corabie cu trei catarge, cu toate velele sus, strângând vântul cât mai mult, apăruse la patru mile în direcţia

nord-est.

Nu încăpea îndoială că era o balenieră. Poate, chiar, că oamenii ei de veghe văzuseră culammakul, care se afla la jumătatea drumului între bărci şi ea. Deodată, Romain Allotte strigă, coborând luneta:

– E *Repton*!

– Da, *Repton*! răspunse domnul Heurtaux. Se pare că vrea să ne taie drumul...

– Cu murele la babord, adăugă Ives Coquebert.

– Vine să ne salute! replică locotenentul Allotte.

Trecuseră opt zile de când nava engleză şi vasul francez se despărţiseră, după ce plecaseră împreună din Petropavlovsk. *Repton* se îndreptase mai spre nord, probabil cu intenţia de a ajunge în Marea Bering, şi iată-l că apărea din nou fără să fi înconjurat ultimele ţărmuri ale Insulelor Aleutine. Căpitanul King voia deci şi el să vâneze animalul pe care bărcile lui *Saint-Enoch* îl urmăreau de trei ceasuri lungi?

Se lămuriră în această privinţă când harponierul Kardek îi spuse domnului Heurtaux:

– Uite-i că-şi coboară ambarcaţiile...

– Evident... ca să prindă balena, declară locotenentul Coquebert.

– N-or s-o aibă! răspunse cu hotărâre Romain Allotte.

Şi toţi ceilalţi îl aprobară în cor, ceea ce nu ne poate surprinde.

În acest timp, deşi marea începea să se întunece, bărcile lui *Repton* înaintau cu toată viteza spre culammakul acum nemişcat, ca şi cum şovăia dacă să fugă spre est sau spre vest. Mateloţii de pe *Saint-Enoch* trăgeau tare la rame ca să le-o ia înainte, căci vântul căzuse şi trebuiseră să

strângă velele.

– Curaj, copii, curaj! Trageţi tare! repetau domnul Heurtaux şi locotenenţii, care-şi îmbărbătau oamenii cu vocea şi gesturile.

Şi aceştia strigau, vâslind cu putere:

– Nu!... N-or s-o aibă... N-or s-o aibă!

De fapt, aveau aproape aceeaşi distanţă de străbătut. Erau toate motivele să se creadă că bărcile aveau să ajungă balenoptera în acelaşi timp, dacă aceasta n-ar fi dispărut într-o ultimă scufundare.

E de la sine înţeles că nu mai putea fi vorba să rămână în rând, aşa cum ordonase domnul Heurtaux. Fiecare ambarcaţiune înainta pe cont propriu. Ca de obicei, locotenentul Allotte se menţinea în frunte şi nu înceta să repete.

– Curaj, copii, curaj!

La rândul lor, englezii câştigau teren, şi chiar şi culammakul tindea să se apropie de ei.

De altfel, în mai puţin de zece minute, chestiunea avea să fie hotărâtă: sau harponau animalul, sau acesta avea să dispară sub apă.

Câteva clipe mai târziu, cele şase bărci se pomeniră unele în faţa altora, la mai puţin de o ancablură. Ce avea să se întâmple, având în vedere animaţia echipajelor?...

– Dar animalul ăsta vrea să-şi ducă uleiul la englishi! strigă unul din mateloţii din barca lui Coquebert, văzând că balena evolua spre *Repton*.

Nu, culammakul se opri când ambarcaţiunile nu mai erau decât la vreo sută de picioare. Poate că se pregătea să se scufunde, ca să scape mai sigur...

În acel moment, Ducrest, din barca locotenentului

Allotte, ridicându-şi harponul, îl aruncă, în timp ce harponierul din barca lui Strok, de pe *Repton*, îl arunca pe al său.

Culammakul fu atins. Un jet de sânge îi ţâşni din nări. Suflă roşu, bătu marea cu o ultimă lovitură de coadă şi după ce se întoarse pe burtă, rămase nemişcat.

Dar, în această lovitură dublă, care dintre cei doi harponieri îl lovise mortal?...

Capitolul XI. ÎNTRE MARINARII ENGLEZI ŞI FRANCEZI

Dacă predispoziţiile ostile, care aţâţau cele două echipaje, de pe *Repton* şi *Saint-Enoch*, au avut vreodată un motiv să se manifeste, el a fost, trebuie să recunoaştem, împrejurarea de faţă.

Că balena fusese observată mai întâi de marinarii de veghe de pe *Saint-Enoch*, că francezii porniseră primii în urmărirea ei, aceste fapte nu puteau fi contestate. Era cât se poate de limpede că, trei ore mai devreme, barca secundului şi cele ale locotenenţilor fuseseră coborâte în vederea vânării culammakului. Dacă l-ar fi lovit pe loc, n-ar fi fost niciodată semnalat de la bordul vasului englez, care nu se arătase încă în larg. Dar balena fugise în direcţia nord-est, acolo unde, două ore mai târziu, apăruse *Repton*, aşa că, deşi animalul era urmărit de bărcile franceze, căpitanul King le coborâse şi pe ale lui pe mare.

Totuşi, dacă cele două harpoane loviseră în acelaşi timp, cel al englezului nu atinsese culammakul decât în partea din spate a corpului, la baza cozii, pe când cel al lui Ducrest atinsese înotătoarea din stânga, pătrunsese până la inimă şi forţase culammakul să sufle roşu.

De altfel, admiţând că vasele ar fi trebuit s-o împartă în mod egal, fiecare din ele n-ar fi putut decât să se felicite pentru această captură.

Nici *Saint-Enoch*, nici *Repton* nu capturaseră în tot timpul sezonului o balenopteră care să se poată compara cu aceasta.

E de la sine înţeles că, la francezi ca şi la englezi,

nimeni nu înţelegea să consimtă la o împărţeală. Fără îndoială, unul dintre harpoane făcuse o rană care determinase moartea - lovitură foarte fericită şi foarte rară - dar celălalt atinsese şi el animalul.

Din această stare de fapt rezultă că, în clipa în care oamenii domnului Heurtaux se pregăteau să treacă o remorcă în jurul cozii, oamenii domnului Strok erau gata să-i imite:

– În larg... bărcile lui *Saint-Enoch*, în larg!

Îndată, locotenentul Allotte replică:

– În larg cu bărcile voastre!

– Această balenă ne aparţine de drept, declară secundul de pe *Repton*.

– Nu... nouă ne aparţine... şi o s-o ţinem bine! declară domnul Heurtaux.

– Parâma... parâma!... comandă domnul Strok, ordin repetat în aceeaşi clipă de secundul de pe *Saint-Enoch*.

Luntrea locotenentului Allotte acostă enormul animal şi-l amară, ceea ce făcură şi mateloţii de pe *Repton*.

Dacă cele trei bărci ale englezilor şi cele trei bărci ale francezilor se apucau să tragă, nu numai că animalul n-avea să fie adus nici la *Saint-Enoch*, nici la *Repton*, dar remorcile n-aveau să întârzie să se rupă, datorită acestei duble tracţiuni în sensuri opuse.

Asta se şi întâmplă, după mai multe eforturi simultane.

Atunci, de acord asupra acestui punct, bărcile renunţară la ideea remorcării şi, manevrând una spre alta, se găsiră aproape bord la bord.

În starea de spirit în care erau, se putea presupune că echipajele au să ajungă la un schimb de lovituri. Armele nu lipseau: harpoane de schimb, lănci, barde, fără a mai

număra cuţitul de buzunar de care marinarul nu se desparte niciodată. Conflictul ar fi degenerat în luptă. Sângele ar fi curs din plin, aşteptând ca navele să ia cunoştinţă şi să intervină în apărarea bărcilor.

În acel moment, secundul Strok, cu un gest ameninţător, cu o voce iritată, adresându-se domnului Heurtaux, a cărui limbă o vorbea fluent, spuse:

– Aveţi deci intenţia să contestaţi că această balenă ne aparţine? Vă previn că n-o să vă meargă...

– Şi pe ce vă întemeiaţi pretenţia? replică domnul Heurtaux, după ce făcuse semn celor doi locotenenţi să-l lase să vorbească.

– Întrebaţi pe ce se întemeiază? reluă secundul lui *Repton*.

– Întreb!...

– Pe aceea că balena venea spre noi şi că n-aţi fi putut s-o ajungeţi, dacă noi nu i-am fi barat drumul.

– Şi eu afirm că, de mai bine de două ore, bărcile noastre o urmăreau.

– După ale noastre, domnule! declară domnul Strok.

– În orice caz, a fost semnalată pentru prima oară la bordul lui *Saint-Enoch*, când nava voastră nici nu se zărea.

– Şi ce importanţă are, din moment ce n-aţi putut să vă apropiaţi destul ca s-o loviţi!...

– Toate astea sunt palavre! replică domnul Heurtaux, care începea să se înfierbânte. La urma urmelor, o balenă nu e a celui care o vede, ci a celui care o omoară!

– Nu uitaţi că harponul nostru a fost aruncat înaintea harponului vostru! afirmă domnul Strok.

– Da, da! strigară englezii, fluturându-şi armele.

– Nu, nu! ripostară francezii, ameninţându-i pe cei de pe

Repton.

De data aceasta, domnul Heurtaux n-ar fi putut să le impună tăcerea.

Poate că n-ar fi reuşit nici să-i reţină...

Într-adevăr, oamenii erau gata să se repeadă unii la alţii.

Domnul Heurtaux, vrând să încerce un ultim efort, îi spuse secundului de pe *Repton*:

– Admiţând, deşi nu e aşa, că harponul vostru a fost aruncat primul, n-a putut face o rană mortală, şi moartea a fost provocată de al nostru...

– E mai uşor de spus decât de dovedit!

– Va să zică... nu vreţi să cedaţi?...

– Nu! urlau englezii.

Ajunşi la acest grad de iritare, mateloţii nu mai puteau decât să se încaiere. O împrejurare îi punea pe cei de pe *Repton* în inferioritate, dacă nu pentru începutul luptei, cel puţin pentru continuarea ei.

Francezii ar fi sfârşit prin a-i obliga să bată în retragere.

Într-adevăr *Repton*, aflat sub vânt, nu se putuse apropia cu această briză slabă. Se afla încă la o milă şi jumătate, în timp ce *Saint-Enoch* se oprise la câteva ancabluri de bărci. Domnul Strok remarcă asta şi ezită să declanşeze încăierarea.

Şi englezii, ca nişte oameni foarte practici ce erau, înţeleseră că, în aceste condiţii dezavantajoase, nu puteau izbândi. Tot echipajul lui *Saint-Enoch* s-ar fi năpustit asupra lor şi ar fi fost bătuţi înainte ca *Repton* să le poată veni în ajutor. De altfel, căpitanul Bourcart tocmai lansase la apă a patra barcă, şi asta însemna o întărire de doisprezece oameni, aflaţi pe drum.

Atunci domnul Strok comandă marinarilor săi, aflaţi într-o situaţie nefavorabilă:

– La bord!

Totuşi, înainte de a părăsi balena, adăugă pe un ton în care furia egala ciuda:

– O să ne mai întâlnim noi!...

– Când doriţi, răspunse domnul Heurtaux.

Iar tovarăşii lui nu se sfiau să repete:

– V-am înfundat... englezilor... v-am înfundat!

Împinse de rame, bărcile domnului Strok se îndreptară spre *Repton*, care se afla atunci la distanţă de o milă bună.

Rămânea de văzut dacă domnul Strok ameninţase în van, sau dacă afacerea avea să fie reglată definitiv între cele două nave.

Căpitanul Bourcart, îmbarcat în a patra barcă, sosi în acea clipă. Pus la curent imediat, şi după ce aprobă purtarea domnului Heurtaux, se mulţumi să spună:

– Dacă *Repton* vine «să ceară socoteală» lui *Saint-Enoch*, *Saint-Enoch* o să-i dea socoteală!... Până atunci, prieteni, legaţi balena!

Aceste cuvinte se potriveau atât de bine cu sentimentele tuturor, încât echipajul scoase câteva urale puternice, pe care le putură auzi şi englezii. Ah! *Repton* nu-i salutase!... Ei bine, îi salutau ei, cu glume nu mai puţin sărate decât apele Pacificului!...

Balenoptera fu remorcată, şi era atât de grea, că mateloţii celor patru bărci trebuiră să vâslească, nu glumă, ca s-o ducă până la *Saint-Enoch*.

Meşterul Ollive, marangozul Ferut, fierarul Thomas trecuseră la teuga. În ce-l priveşte pe Jean-Marie Cabidoulin, părerea lui era că avea să scoată două sute de

butoaie de ulei din acel culammak. Cu ce mai era în cală, *Saint-Enoch* avea să facă jumătate de încărcătură.

– Ei, ce spui, bătrâne? întrebă meşterul Ollive, interpelându-l pe butnar.

– Spun că e un ulei bun pentru vărsat în timpul furtunii următoare, replică meşterul Cabidoulin.

– Haida-de!... No să ne lipsească nici un butoi, când o să ajungem la Vancouver!... Pe-o sticlă?

– Pe-o sticlă!

Unul dintre muşi anunţă că era ora şapte şi jumătate seara. Prea târziu ca să mai ridice balena. Se mulţumiră, deci, s-o lege de bordul navei. A doua zi, în zori, echipajul urma să treacă la tăierea ei, apoi la topirea grăsimii, şi asta nu avea să le ia mai puţin de două zile pline.

În concluzie, era cazul să se felicite. Traversarea de la Petropavlovsk la Victoria îi permisese domnului Bourcart să obţină o jumătate de încărcătură, mai mult decât putea spera în aceste circumstanţe. Şi cum, probabil, cursul nu scăzuse încă pe piaţa din Victoria, această a doua campanie avea să aducă beneficii destul de frumoase.

Pe de altă parte, *Saint-Enoch* nu avusese nici o întâlnire neplăcută, în locul monstrului marin, semnalat de pescarii kamceadali, se lăsase prins acest magnific culammak.

La sosirea nopţii, cu velele strânse, nava nu mai avu decât să aştepte răsăritul soarelui.

Briza abia se simţea. Marea era absolut calmă. Ruliul era atât de slab, încât n-aveau de ce să se teamă pentru parâmele care ţineau balena. Ce pierdere şi ce regrete dacă, în timpul nopţii, s-ar fi dus la fund!

Trebuiră să ia câteva măsuri de precauţie, sau cel puţin de supraveghere. Cine ştie dacă nu cumva căpitanul King

avea să dea urmare ameninţărilor secundului său şi să încerce să răpească balena, atacându-l pe *Saint-Enoch*?

– E, într-adevăr, de temut o asemenea agresiune? întrebă doctorul Filhiol.

– Pe cinstea mea, declară locotenentul Coquebert, cu englezii nu ştii niciodată la ce să te aştepţi...

– Ce e sigur, adăugă domnul Heurtaux, e că au plecat foarte furioşi.

– Îi înţeleg! strigă locotenentul Allotte. Să le scape o bucăţică atât de bună!...

– Aşa că, reluă domnul Heurtaux, n-aş fi deloc surprins dacă ar veni...

– Să vină! răspunse căpitanul Bourcart. Vom fi gata să-i primim!

Şi dacă vorbea aşa, era pentru că putea fi sigur de întregul său echipaj. Nu era prima oară că izbucneau dispute între baleniere pe tema unei lovituri de harpon contestate - dispute însoţite adesea de cele mai regretabile violenţe.

O severă supraveghere se stabili deci la bordul lui *Saint-Enoch* şi oamenii de cart îşi făcură datoria. Dacă, în lipsa vântului, lui *Repton* i-ar fi fost greu să ajungă la *Saint-Enoch*, îşi putea trimite bărcile şi era cazul să nu se lase surprinşi în timpul nopţii.

De altfel, securitatea navei franceze fu asigurată: spre ora zece, o ceaţă destul de deasă o învălui. Ar fi fost greu să se găsească locul unde se afla în pană.

Orele trecură fără nici o alarmă. Când soarele răsări, ceaţa care nu se împrăştiase l-ar fi ascuns pe *Repton* chiar la o jumătate de milă. Şi poate că englezii nu renunţaseră să-şi pună ameninţările în aplicare şi aveau să încerce un

atac la ridicarea ceţii. Însă vântul n-avea să-i ajute. Nici un suflu nu traversa spaţiul şi starea atmosferică nu se modifică toată dimineaţa. Echipajul lui *Saint-Enoch* putu să se apuce de treburi, fără să fie tulburat.

Din zori - era în 21 octombrie - domnul Bourcart procedase la ridicarea balenei, dând ordin oamenilor să se grăbească. Folosiră palancuri şi oamenii lucrară cu schimbul la vinci.

În prealabil, meşterul Ollive, ajutat de câţiva mateloţi, trecuse un lanţ peste înotătoarea dinafară, şi animalul se răsuci în loc, ceea ce uşură tăierea în bucăţi. Desprinseră atunci capul şi, nu fără mari eforturi, îl depuseră pe punte. Îi tăiară buzele, limba, fanoanele, operaţie care se simplifică după ce-l împărţiră în patru bucăţi.

Topitoarea fiind aprinsă, lemnul nelipsind, graţie proviziilor îmbarcate la Petropavlovsk, bucătarul putu întreţine focul sub cele două cazane.

În ele topiră mai întâi grăsimea scoasă din cap, din limbă şi buze, care-i de calitate mai fină. Apoi procedară la împărţirea corpului în bucăţi de opt până la nouă braţe, reduse apoi la două picioare pentru a fi introduse în topitoare.

Întreaga dimineaţă şi o parte din după-amiază fură consacrate acestei munci. Abia spre ora trei, ceaţa se mai risipi puţin. Dar aburul fin îi împiedica să vadă mai departe de o jumătate de milă.

De la *Repton* nici o veste. N-ar fi putut să se apropie, din cauza brizei, decât remorcat de ambarcaţiuni, ceea ce ar fi cerut o mare cheltuială de energie.

Totuşi, domnul Bourcart se afla în continuare în alertă. Barca locotenentului Allotte fu trimisă în recunoaştere spre

nord-est. Se întoarse fără să aibă ceva de semnalat, dat fiind că nu se aventurase nici la o jumătate de leghe spre nord.

În fond, poate că echipajului nu i-ar fi părut rău să se ia la bătaie cu englezii. E o tradiţie la francezi şi, mai ales, la marinari. Ei se mai gândesc încă să-şi ia revanşa pentru Waterloo! Dar probabil că, de data asta, tunul de pe muntele Saint Jean n-avea să se facă auzit, şi Wellington avea să bată în retragere, spre largul mării.

Lucrul continua în condiţii excelente. Domnul Bourcart socotise că jumătate din grăsime avea să fie topită în timpul zilei. Deci, dacă vântul s-ar fi înteţit, spera să poată ridica velele peste patruzeci şi opt de ore, cu două sute de butoaie în plus în cală.

Către ora patru, se produse totuşi o alarmă.

Fierarul Thomas, îmbarcat în luntrea cea mică, era pe cale de a consolida una din piesele cârmei, când i se păru că aude un fel de clipocit venind dinspre vest.

Să fi fost un zgomot de rame, anunţând apropierea bărcilor lui

Repton?... Descoperiseră oare englezii poziţia lui *Saint-Enoch*?

Fierarul îl preveni imediat pe domnul Bourcart. Cine ştie dacă nu venise momentul să desprindă puştile de pe suporturile din careu şi să se pregătească de apărare?...

Suspendară lucrul, şi oamenii ocupaţi cu tăierea balenei trebuiră să se întoarcă la bord.

Dat fiind că ochii nu erau de nici un folos, în mijlocul ceţurilor, se ciuliră urechile. O tăcere absolută domnea la bord. Lăsară să se stingă şi focul, care pâlpâia sub topitoare. S-ar fi putut auzi cel mai mic zgomot venit din

larg.

Trecură câteva minute. Nici o barcă nu apăru - şi ar fi fost o mare îndrăzneală din partea căpitanului King să încerce un atac asupra lui *Saint-Enoch* în aceste condiţii. Deşi ceaţa, care-i stânjenea pe englezi, le-ar fi permis să se apropie fără să fie zăriţi, ei trebuiau să presupună că domnul Bourcart era cu ochii-n patru. Dar meşterul Ollive repeta întruna:

– Nimic nu m-ar mira din partea lui John Bull.

După cum nu întârziară să-şi dea seama, fusese o alarmă falsă. Clipocitul provenea, probabil, de la una din acele brize capricioase care străbat ceaţa, fără a avea însă putere s-o împrăştie. Constatară chiar că briza începea să se înteţească, suflând intermitent, fără direcție fixă. Dacă n-avea să răzbească ceaţa, cerul avea să rămână tulbure până la răsăritul soarelui. Acestui calm, destul de rar în acel anotimp, în partea septentrională a Oceanului Pacific, aveau să-i urmeze probabil mari furtuni. Era de temut că navigaţia n-avea să mai fie atât de favorizată ca la plecarea din Petropavlovsk. Totuşi, cum vasul se comportase bine în timpul atâtor uragane, fără să fi suferit vreodată avarii grave, Jean-Marie Cabidoulin ar fi făcut mai bine să-i scutească de poveştile lui ameninţătoare pe oamenii lui *Saint-Enoch*, din Havre, având drept căpitan pe Evariste-Simon Bourcart!

La urma urmelor, de ce nu şi-ar regăsi norocul din prima campanie, de ce n-ar întâlni alte balene, care să permită completarea încărcăturii înainte de a ancora în Vancouver?...

După-amiaza înainta. Pe cât se părea, noaptea avea să fie la fel de întunecoasă ca şi cea dinainte. În orice caz,

precauţiunile fuseseră luate şi, la întoarcerea locotenentului Allotte, bărcile fuseseră urcate înapoi, la bord.

În definitiv, pentru treaba care rămăsese de făcut, era mai bine ca *Saint-Enoch* să stea imobilizat încă douăzeci şi patru de ore, cu condiţia ca un vânt bun să-l împingă spre coasta americană.

Deodată, puţin înainte de ora cinci, nişte şuierături de o extremă violenţă sfâșiară aerul. În acelaşi timp, marea se tulbură până în străfunduri. O imensă pânză de spumă îi albi suprafaţa. *Saint-Enoch*, săltat pe spinarea unui val enorm, fu scuturat de un ruliu şi de un tangaj din cele mai violente. Velele, care atârnau pe strângătoare, trosniră cu zgomot mare şi echipajul se temu că întreaga arboradă se va prăbuşi.

Din fericire, corpul balenei, bine legat de-a lungul bordului, nu se desprinse, ceea ce fu un adevărat miracol, într-atât se înclinase vasul.

– Ce-i asta? strigă domnul Bourcart, năpustindu-se afară din cabina lui.

Apoi urcă pe dunetă, unde secundul şi locotenenţii se grăbiră să-l ajungă.

– Trebuie să fi fost un val seismic, declară domnul Heurtaux, şi *Saint-Enoch* era gata să fie luat de ape...

– Da... un val seismic, repetă meşterul Ollive, căci vânt nu-i nici cât să-mi umple pălăria...

– Dar, cum ar putea fi însoţit de o vijelie, reluă căpitanul Bourcart, pune să strângă toate velele, Heurtaux!... Nu trebuie să ne ia prin surprindere!

Era un lucru prudent, şi chiar oportun. După câteva minute, vântul crescu cu destulă impetuozitate, gonind o parte din ceaţă spre sud.

– Navă la pupa, în babord!

Acest strigăt, scos de unul dintre mateloţii agăţaţi de şarturile trinchetului, făcu să se întoarcă toate privirile în partea aceea.

Nava semnalată era oare *Repton*?...

Da, era vasul englez, aflat la aproximativ trei mile de *Saint-Enoch*.

– Mereu în acelaşi loc, observă locotenentul Coquebert.

– Ca şi noi, răspunse domnul Bourcart.

– S-ar zice că se pregăteşte să întindă velele, remarcă locotenentul Allotte.

– Fără îndoială, o să pornească, declară domnul Heurtaux.

– Vrea oare să vină spre noi? întrebă doctorul Filhiol.

– E în stare! strigă meşterul Ollive.

– Vom vedea, se mulţumi să spună căpitanul Bourcart.

Cu luneta la ochi, nu înceta să urmărească baleniera engleză.

Aveau toate motivele să creadă că domnul King voia să profite de briza care sufla de la est, pentru a se apropia de *Saint-Enoch*.

Vedeau oamenii căţărându-se pe vergi. În curând, gabierii, trinca, brigantina fură braţate cu murele la tribord, apoi murele şi micul foc, care înlesniră volta lui *Repton*.

Problema era de a se şti dacă avea să-şi continue drumul spre est, strângând vântul, pentru a se îndrepta înspre vreun port din Columbia britanică.

Dar nu, nu aceasta era intenţia căpitanului King, şi cei de pe *Saint-Enoch* n-aveau cum să se înşele. În loc să se îndrepte spre est, *Repton* mergea astfel, încât să-i taie drumul lui *Saint-Enoch*.

– Cu noi are ce are! strigă Romain Allotte. Vrea să-şi ceară partea din balenă! Ei bine... n-o să capete nici măcar o bucată de coadă!

Spusele locotenentului fură repetate de echipaj. Dacă *Repton* îl ataca pe *Saint-Enoch*, avea cu cine să stea de vorbă!... Aveau să-i răspundă cum se cuvine, cu puştile, cu pistoalele şi cu securea!...

Era ora şase şi câteva minute. Soarele cobora repede spre orizont, cam la sud-vest. Marea continua să fie eliberată de ceaţă, în partea de unde sufla briza. Nu scăpau din vedere nici o mişcare a lui *Repton*, care înainta cu o viteză mijlocie. În mai puţin de o jumătate de oră avea să fie bord la bord cu *Saint-Enoch*, dacă nu-şi schimba direcţia.

În vederea unui atac, se dădu ordin să fie pregătite armele. Încărcară cele două catapulte cu care sunt înarmate, în genere, balenierele. Dacă domnul King va arunca câteva ghiulele de cinci, şase livre, căpitanul Bourcart putea să-i răspundă cu un număr egal şi de aceeaşi greutate.

Repton se afla doar la trei sferturi de milă, când starea mării se modifică brusc, fără nici o schimbare în condiţiile atmosferice. Vântul nu se întărise, cerul nu se acoperise. Nici un nor ameninţător nu se ridica la orizont. Calm plat în zonele joase, ca şi în cele înalte ale spaţiului.

Fenomenul extraordinar care se pregătea avea să se localizeze, deci, în această parte a oceanului.

Deodată, se auziră mugete îngrozitoare, a căror natură şi cauză nimeni de pe *Saint-Enoch* nu le putu recunoaşte. Marea începu să fiarbă, se albi de spumă, se denivelă, ca şi cum o erupţie submarină i-ar fi răscolit adâncurile chiar în locul ocupat de baleniera engleză, în timp ce baleniera

franceză nu simţea încă efectele acestei tulburări inexplicabile.

Căpitanul Bourcart şi tovarăşii lui, surprinşi mai întâi, îl priveau pe *Repton*, şi ceea ce văzură le transformă surpriza în groază.

Repton se ridicase pe coama unui val enorm, apoi dispăru în spatele acestuia. Din val ţâşneau puternice jeturi lichide, aşa cum ar fi putut ţâşni din nările unui monstru, al cărui cap gigantic s-ar fi aflat sub navă şi a cărui coadă ar fi bătut marea la o jumătate de ancablură, adică la aproximativ o sută de metri...

Când nava reapăru, era descumpănită, cu arborada căzută, greementul sfărâmat, coca spartă, asaltată de valuri formidabile.

Un minut mai târziu, rostogolită încă o dată de monstruoasa trombă de apă, ea fu înghiţită de abisurile Pacificului.

Căpitanul Bourcart, ofiţerii şi echipajul scoaseră un strigăt de groază, cutremuraţi de acest inexplicabil şi înspăimântător cataclism...

Dar poate că oamenii de pe *Repton* nu pieriseră toţi, odată cu nava?... Poate câţiva reuşiseră să fugă în bărci, la timp, pentru a nu fi antrenaţi în genune?... Poate că ar fi reuşit să-i salveze pe câţiva dintre acei nefericiţi, înainte ca noaptea să fi cuprins marea?... În faţa unor asemenea catastrofe, orice motiv de duşmănie se uită!... Era o datorie umanitară de îndeplinit, şi aveau s-o îndeplinească...

– Bărcile la apă!

Se scurseseră abia două minute de la dispariţia lui *Repton* şi mai era încă timp să fie ajutaţi supravieţuitorii naufragiului.

Deodată, înainte ca bărcile să fi fost coborâte, se produse un şoc nu prea violent. Ridicat cu şapte, opt palme la pupa, ca şi cum s-ar fi ciocnit de o stâncă, *Saint-Enoch* se înclină la tribord şi rămase nemişcat.

Capitolul XII. EŞUAREA

Vântul care sufla de la est, către orele cinci seara, şi de care *Repton* voise să profite, nu se menţinuse. După apusul soarelui, el slăbi şi sfârşi prin a înceta cu totul. Agitaţia mării se reduse la un uşor clipocit de suprafaţă. Se iviră iar ceţurile dese care învăluiau de patruzeci şi opt de ore această porţiune a Pacificului.

Saint-Enoch eşuase chiar în momentul când echipajul era pe cale de a lansa bărcile la apă. Oare sfârşitul lui *Repton* trebuia atribuit unui accident de aceeaşi natură?... Şi, mai puţin norocoasă decât *Saint-Enoch*, nava engleză se sfărâmase de o stâncă submarină?...

Oricum, chiar dacă nu se scufundase, *Saint-Enoch* eşuase. Or, cum risca în fiecare clipă să fie înghiţit de valuri, fu imposibil să folosească bărcile pentru salvarea marinarilor englezi.

Prima senzaţie a domnului Bourcart şi a tovarăşilor săi fusese de stupoare.

Cărei cauze să-i atribuie eşuarea?... *Saint-Enoch* abia dacă simţise acţiunea brizei uşoare, care se ridicase către ora cinci seara. Ca să ajungă să se urce pe stâncă, suferise oare acţiunea vreunui curent a cărui existenţă n-o bănuia nimeni şi care nu putea fi observat?... Erau, aici, circumstanţe dintre cele mai inexplicabile şi, de altfel, momentul nu era potrivit pentru explicaţii.

Zguduitura, aşa cum am mai spus, fusese mai curând slabă. Dar, după două izbituri ale călcâiului chilei, care nu distruseră cârma, nava primi în plin un val enorm. Din fericire, arborada nu se clinti, iar straiele şi şarturile

rezistară. Fără avarii la cocă, nu părea ameninţată să se scufunde, ca *Repton*. Poate că nu-i lipseau decât câteva degete de apă ca să-şi revină la linia de plutire şi avea să se degajeze la venirea fluxului?...

Şocul avu drept prim rezultat ruperea parâmelor care ţineau balena şi curentul antrenă cadavrul.

Dar aveau altceva de făcut, decât să se neliniştească de pierderea unei sute de butoaie de ulei. *Saint-Enoch* eşuase şi trebuiau să-l salveze din această situație neplăcută.

În urma accidentului, meşterul Ollive se ferea să-l interpeleze pe Jean-Marie Cabidoulin. Butnarului i-ar fi plăcut să-i răspundă:

– Nu-i decât începutul sfârşitului!

În acest timp, domnul Bourcart şi secundul se sfătuiau pe dunetă.

– Există deci praguri în partea aceasta a Pacificului? spuse domnul Heurtaux.

– Nu ştiu ce să cred, declară domnul Bourcart. Sigur e că hărţile nu indică nici unul, între Kurile şi Aleutine!

Într-adevăr, cele mai noi hărţi nu arătau nici praguri, nici recifuri în această parte a oceanului, unde meridianele o sută douăzeci şi o sută şaizeci se întretaie cu paralela cincizeci. E adevărat că, de şaizeci de ore, ceaţa îl împiedicase pe căpitanul Bourcart să facă punctul. Dar ultima observaţie îi situa la peste două sute de mile de arhipelagul aleutin. Or, nu se putea admite că, de la 19 octombrie, vântul sau curenţii îl purtaseră pe *Saint-Enoch* la o asemenea distanţă.

Şi totuşi, ar fi putut eşua numai pe recifurile extreme ale Aleutinelor.

Coborând în careu, domnul Bourcart îşi întinsese hărţile

pe masă şi le studia stabilind cu vârful compasului poziţia ocupată de navă, evaluând cu aproximaţie drumul parcurs în trei zile. Şi chiar dacă s-ar fi estimat până la două sute de mile în această direcţie, adică până la Insulele Aleutine, tot n-ar fi întâlnit nici un prag...

– Totuşi, observă doctorul Filhiol, nu s-ar putea să se fi produs o ridicare a fundului în locul acesta, într-o epocă ulterioară întocmirii hărţilor?...

– O ridicare a fundului? repetă domnul Bourcart, care nu părea să respingă o asemenea ipoteză.

Şi, în absenţa alteia, era oare lipsit de raţiune să o admită?... De ce nu s-ar fi ridicat pragul submarin la suprafaţa mării, printr-o presiune lentă, sau printr-o mişcare bruscă, datorată acţiunii forţelor plutonice? Oare lipsesc exemplele unor astfel de fenomene telurice, în regiunile unde încă se mai manifestă acţiunea eruptivă? Şi nu se învecinează această zonă cu un arhipelag vulcanic?... Cu două luni şi jumătate mai devreme, traversând-o, nu observaseră la nord flăcările lui Sicaldinskoi pe Insula Unimak?...

Deşi această explicaţie era plauzibilă, într-o oarecare măsură, majoritatea echipajului avea s-o respingă, aşa cum se va vedea îndată.

În definitiv, oricărei cauze i s-ar fi datorat, eşuarea lui *Saint-Enoch* era indiscutabilă. Sondând la prova, apoi la pupa, meşterul Ollive nu găsi sub chilă mai mult de patru, cinci picioare de apă.

Prima grijă a căpitanului Bourcart fusese să inspecteze cala. Jean-Marie Cabidoulin şi marangozul Ferut îşi dăduseră seama că marea nu pătrunsese prin bordaj şi că nici o infiltrare de apă nu se produsese în urma ciocnirii.

În concluzie, trebuiau să aştepte până a doua zi, pentru a determina natura acestui prag necunoscut al Pacificului, şi poate că aveau să reuşească să-l degajeze pe *Saint-Enoch*, înaintea începerii furtunilor.

Noaptea păru interminabilă. Nici ofiţerii nu se retraseră în cabine, nici oamenii în postul echipajului. Trebuiau să fie gata la orice. Din când în când se produceau hârşâituri ale chilei pe recif... Oare n-aveau să se desprindă de pe acest prag de stânci sub influenţa vreunui curent? Nu s-ar fi putut ca nava să alunece în partea în care era liberă şi să-şi regăsească linia de plutire?...

De altfel, ca măsură de prevedere, căpitanul Bourcart coborâse bărcile pe mare, cu cât mai multe provizii, pentru cazul în care ar fi trebuit să-l părăsească pe *Saint-Enoch*. Cine ştie dacă n-avea să fie nevoie să se îmbarce în ele, pentru a ajunge la pământurile cele mai apropiate?... Iar acestea trebuiau să fie insulele arhipelagului aleutin, afară de cazul că, în urma unor împrejurări absolut de neînţeles, nava ar fi fost deviată din drumul ei. Ea nu ameninţa să se răstoarne, ceea ce s-ar fi întâmplat, poate, dacă balena ar mai fi fost legată de bordaj.

Printre alte împrejurări care ar fi putut aduce degajarea lui *Saint-Enoch*, domnul Bourcart nu înceta să se bizuie pe flux. El ştia că mareele sunt, în general, slabe pe toată întinderea Pacificului. Dar poate că o ridicare de câteva degete a mării ar fi fost de ajuns... Nava nu părea să se fi angajat foarte departe pe stâncă, aderând la ea doar prin călcâiul chilei.

Fluxul începu să se facă simţit pe la ora unsprezece, şi marea avea să aibă înălţimea maximă spre orele două dimineaţa. Căpitanul şi ofiţerii urmăriră, deci, cu atenţie

înaintarea mareei anunţată printr-un clipocit de curent pe care urechea îl înregistra în noaptea atât de calmă.

Din nefericire, în momentul aşteptat, când marea fu staţionară, nu se produse nici o schimbare. *Saint-Enoch* simţi câteva scuturături slabe, chila i se mişcă poate uşor pe pragul submarin... La acea dată a lunii octombrie, mareele echinocţiului trecuseră şi şansele de a se degaja în felul acesta aveau să scadă odată cu lunaţiile apropiate.

Şi acum, când refluxul avea să se accentueze, nu era oare de temut că situaţia se va înrăutăţi?... Oare înclinarea n-avea să se mărească pe măsură ce apa se retrăgea, şi nava nu risca să se răstoarne?

Acest grav motiv de nelinişte nu încetă decât spre patru şi jumătate dimineaţa. De altfel, pentru a face faţă oricărui eveniment, căpitanul Bourcart pregătise proptele din vergile zburătorului, dar nu fu nevoie să le folosească.

Puţin înainte de ora şapte, o lumină împurpură ceţurile dinspre est. Soarele, care răsărea la orizont, nu putu să le risipească şi greementul se încărcă de umezeală.

După cum vă închipuiţi, ofiţerii pe dunetă, mateloţii pe teugă încercau să străpungă ceaţa cu privirile, în partea în care eşuase nava, aşteptând ca bărcile să-i poată da ocol. Fiecare era nerăbdător să afle poziţia pragului stâncos. Se întindea oare pe un spaţiu mare?... Forma un prag unic?... Se zăreau vârfuri de stânci ieşind din marea joasă?

Nu se putea vedea nici la câţiva metri dincolo de copastie. Totuşi, nu se auzea zgomotul caracteristic al resacului produs de curent pe stâncile de la suprafaţa apei.

Deci, nimic de făcut înainte de împrăştierea ceţii şi poate că avea să se risipească la fel ca în zilele precedente, în clipa când soarele avea să se apropie de meridian.

Atunci, dacă circumstanţele permiteau, domnul Bourcart avea să încerce să determine poziţia cu sextantul şi cronometrul.

Era nevoie de o inspecţie mai amănunţită a calei. Meşterul Cabidoulin şi marangozul Ferut se asigurară din nou, deplasând un număr de butoaie din spate, că apa nu o invadase. Nici coastele, nici bordajul nu cedaseră în momentul eşuării. Deci nici o avarie gravă. Dar, deplasând butoaiele, butnarul nu-şi spunea oare că trebuiau, fără îndoială, ridicate pe punte şi aruncate în mare, atât cele pline cât şi cele goale, pentru a uşura nava?...

Dimineaţa înainta şi cerul rămânea acoperit. O recunoaştere făcută de domnul Bourcart şi secund în jurul lui *Saint-Enoch*, pe o rază de jumătate de ancablură, nu aduse nici o lămurire în legătură cu poziţia şi natura stâncii.

Înainte de toate, ar fi trebuit să ştie dacă se găseau în apropierea unui ţărm, pe care ambarcaţiunile ar fi putut acosta, dacă devenea necesară părăsirea navei. E adevărat că domnul Bourcart nu putea admite existenţa unui continent sau a unui arhipelag în această zonă şi îi răspunse pe un ton hotărât doctorului, care-l chestionă în această privinţă:

– Nu, domnule Filhiol, nu, acum câteva zile am obţinut o determinare exactă, repet... Mi-am revăzut calculele şi trebuie să fim la cel puţin două sute de mile de extremitatea Kurilelor!

– Mă întorc, deci, la explicaţia mea, reluă doctorul Filhiol. Trebuie să se fi produs o ridicare a solului submarin, de care s-a ciocnit *Saint-Enoch*...

– E posibil şi refuz să cred că o eroare sau o deviere din drum ne-ar fi aruncat la o asemenea distanţă spre nord.

Era, într-adevăr, un mare ghinion, că vântul nu părea să se ridice. Mai întâi, ar fi măturat ceaţa şi ar fi degajat orizontul. Apoi, dacă ar fi suflat dinspre vest, echipajul, ridicând velele pe catarge, l-ar fi silit poate pe *Saint-Enoch* să se smulgă de pe pragul stâncos...

– Să aşteptăm... Să aşteptăm, prieteni! repeta căpitanul Bourcart, care simţea crescând nerăbdarea şi neliniştea oamenilor săi. Sper că ceaţa se va ridica în timpul după-amiezii şi vom cunoaşte exact situaţia din care sper că vom ieşi fără mari pagube!

Dar când mateloţii şi muşii se uitau la Jean-Marie Cabidoulin, îl vedeau clătinând din capul lui mare şi zbârlit, semn că nu împărtăşea deloc acest optimism, şi asta nu-i liniştea.

Între timp, pentru a împiedica fluxul de la est să împingă nava înainte pe stâncă, domnul Bourcart, de acord cu secundul, hotărî să fixeze o ancoră la pupa.

Meşterul Ollive şi doi mateloţi pregătiră una din bărci, pentru a efectua această prudentă operaţie, sub conducerea locotenentului Allotte.

Barca porni, în timp ce de pe *Saint-Enoch* se fila garlinul ancorei.

Conform ordinelor căpitanului Bourcart, locotenentul sondă la vreo cincizeci de picioare de navă. Spre marea lui surpriză, nu dădu de fund nici după ce desfăşură douăzeci de braţe de sondă.

Operaţia reluată în mai multe locuri avu un rezultat identic, şi plumbul nu atinse fundul nicăieri.

În aceste condiţii, aruncarea ancorei ar fi fost inutilă de vreme ce nu putea să muşte. Trebuiau să conchidă că, cel puţin în acea parte, laturile stâncii erau tăiate vertical.

Când barca se întoarse, locotenentul Allotte dădu raportul căpitanului.

Domnul Bourcart se arătă destul de surprins. El credea că stânca trebuia mai curând să coboare în pante laterale foarte alungite, căci eşuarea se produsese aproape fără zdruncinături, ca şi cum nava ar fi lunecat pe suprafaţa unui prag abia înclinat.

Era cazul să efectueze sondaje în jurul lui *Saint-Enoch*, pentru a determina, pe cât posibil, întinderea stâncii şi adâncimea apei la suprafaţa ei. Căpitanul Bourcart se îmbarcă în luntre cu secundul, şeful de echipaj şi doi mateloţi. Luară cu ei un fir cu plumb a cărui saulă măsura două sute de braţe.

După ce repetară operaţia locotenentului Allotte, se convinseră că extremitatea sforii nu atinge fundul. Trebuiră să renunţe deci la fixarea unei ancore la pupa, operaţie care, în alte condiţii, ar fi permis degajarea navei, virând vinciul ancorei.

– Căpitane, spuse domnul Heurtaux, am face bine să sondăm numai la câteva picioare de corpul navei.

– Sunt de aceeaşi părere, răspunse domnul Bourcart.

Meşterul Ollive agăţă cangea într-unul din portsarturi şi dispuse barca astfel, încât să înconjoare coca navei la cel mult cinci, şase picioare. Din trei în trei metri, secundul sondă. Nicăieri plumbul nu întâlni pragul, nici chiar la două sute de braţe.

Va să zică, pragul nu ocupa decât o suprafaţă foarte restrânsă, la unul sau doi stânjeni sub mare. Asta însemna că *Saint-Enoch* eşuase în vârful unui con submarin nesemnalat în această regiune.

Orele treceau şi nimic nu anunţa ridicarea ceţurilor.

Domnul Bourcart vru să încerce să degajeze vasul cu ajutorul bărcilor, în momentul când mareea avea să atingă înălţimea maximă. Trăgându-l de pupa, poate ar fi reuşit să-l readucă în largul mării.

Această manevră se execută în condiţiile cele mai favorabile. Cele şase bărci îşi reuniră forţele într-un efort comun şi mateloţii traseră cu toată puterea la rame. Făcu oare nava o uşoară mişcare de recul?...

Abia de un picior. Fu tot ce obţinură şi, până la urmă, echipajul îşi pierdu speranţa de a o smulge de pe stâncă.

Or, dacă vântul nu făcea ceea ce nu putuseră face bărcile, ce avea să se întâmple cu *Saint-Enoch* la primele furtuni?... Prăvălit pe pragul de stâncă, în curând n-ar fi rămas din el decât resturi informe... Şi cât aveau să mai întârzie furtunile care bântuie aceste porţiuni ale Pacificului, în această perioadă a anului?

Mai rămânea de încercat o operaţiune. După ce reflectă îndelung, după ce se sfătui cu ofiţerii şi cu meşterii, căpitanul Bourcart trebui să se hotărască, amânând-o totuşi cu câteva ore, din moment ce nu părea de temut o schimbare a vremii. Amintita operaţiune ar fi avut drept scop uşurarea navei, prin aruncarea încărcăturii în mare. Scăpând de cele opt sute, nouă sute de butoaie de ulei, avea poate să se ridice suficient pentru a pluti în intervalul dintre maree. Aşteptară, socotind că, în ziua aceea, ca şi în ajun, ceaţa se va împrăştia.

Era unul dintre motivele pentru care domnul Bourcart nu aplică imediat proiectul de sacrificare a încărcăturii. Într-adevăr, chiar dacă nava avea să se elibereze, ar fi fost oare posibil s-o dirijeze în mijlocul ceţurilor?... Marile adâncimi, pe care sondele le înregistraseră în jurul stâncii,

însemnau oare că nu există în apropiere alte stânci submarine, pe care *Saint-Enoch* risca să eşueze din nou?... Oare, la mai puţin de o milă, *Repton* nu se ciocnise şi el, şi încă atât de teribil, încât se scufundase aproape imediat?...

Această reflecţie, pe care o făcu fiecare, redeschise discuţiile asupra balenierei engleze. Nu era cazul să se întrebe dacă măcar câţiva oameni nu supravieţuiseră naufragiului?... Oare bărcile lor nu încercau să-l regăsească pe *Saint-Enoch*?... Domnul Bourcart şi echipajul stăteau cu urechile ciulite...

Nu se auzea nici un strigăt şi, fără îndoială, nici un matelot de pe *Repton* nu putuse scăpa din cumplita catastrofă...

Trecură trei ore. Marea retrăgându-se, era inutil să spere că nava se va desprinde singură. De altfel, diferenţa dintre înălţimea maximă a fluxului şi cea minimă a refluxului avea să fie destul de mică. Stânca n-avea să se arate decât poate la mareea de lună plină. Domnul Heurtaux constată că apa nu scăzuse sensibil, în raport cu reperele trasate pe cocă, şi, când sondau împrejur, lăncile atingeau fundul zgrunţuros la o adâncime constantă de cinci picioare.

Asta era situaţia. Cum se va rezolva ea?... *Saint-Enoch* îşi va putea relua navigaţia?... Oamenii n-aveau să fie constrânşi să-l părăsească, înainte ca vreo furtună să-l fi nimicit?... Erau treizeci şi trei la bord şi puteau încăpea în ambarcaţiuni, cu provizii pentru câteva zile. Dar la ce distanţă se afla coasta cea mai apropiată?... Dacă trebuiau să străbată sute de mile?...

Domnul Bourcart se hotărî să sacrifice încărcătura. Poate că vasul, uşurat de câteva sute de tone, avea să se

ridice destul în timpul fluxului, pentru ca echipajul să-l poată degaja.

Odată luată hotărârea, oamenii se apucară de treabă, blestemând nenorocul care-i făcea să irosească profiturile acestei ultime campanii!..

Meşterul Ollive grăbea lucrul. Cu ajutorul unor palancuri fixate deasupra celor două bocaporte, butoaiele fură ridicate pe punte, apoi aruncate în mare. Unele se scufundau imediat. Altele, sparte de stâncă în cădere, se goleau de conţinutul lor, care urca la suprafaţa mării. *Saint-Enoch* fu înconjurat curând de un strat de grăsime, ca şi cum ar fi turnat ulei ca să liniştească valurile unei furtuni. Dar marea nu fusese niciodată mai calmă. Nici cea mai uşoară hulă la suprafaţă sau pe perimetrul pragului, deşi domnul Heurtaux constatase existenţa unui curent venind dinspre nord-est.

Mareea nu mai putea întârzia. Totuşi, delestarea navei n-avea să-şi producă efectul decât în momentul când fluxul avea să atingă înălţimea maximă. Mai aveau la dispoziţie trei ore, aşa că operaţia avea să se termine la timp. Nu era vreme de pierdut, altfel *Saint-Enoch* ar fi rămas eşuat până în noaptea următoare, şi era mai bine să se îndepărteze de stâncă în timpul zilei.

Scoaterea din cală a celor opt sute de butoaie ceru timp, fără a mai vorbi de oboseală. Către ora cinci, jumătate din treabă era isprăvită. Cum mareea câştigase între trei şi patru picioare, se părea că *Saint-Enoch* ar fi trebuit să se resimtă, şi totuşi nu se produse nici o mişcare...

– La dracu! S-ar spune... că nava noastră e ţintuită în locul ăsta, zise meşterul Ollive.

– Şi nu tu ai s-o desţintuieşti! murmură Jean-Marie Cabidoulin.

– Ce spui, bătrâne?

– Nimic! replică butnarul, aruncând unul din butoaiele goale.

Pe de altă parte, speranţa că negurile se vor risipi nu se realizase. Întunericul ameninţa să fie îndesit de brumă. Deci, dacă nava nu se elibera decât la mareea următoare, căpitanului Bourcart avea să-i fie foarte greu s-o scoată din această zonă plină de primejdii.

Puţin după ora şase, când semiobscuritatea invada spaţiul, se auziră strigăte dinspre vest, unde se zăreau vagi lumini.

Meşterul Ollive, postat pe teugă, se duse la căpitanul Bourcart, la piciorul dunetei.

– Căpitane… Ascultaţi! Ascultaţi! spuse el. Auziţi? Acolo... parcă…

– Da… e o chemare! întări locotenentul Coquebert.

Un mic tumult se iscă în rândul echipajului.

– Linişte! ordonă domnul Bourcart.

Şi fiecare ciuli urechea.

Într-adevăr, apelurile încă depărtate ajungeau la bord. Fără îndoială că erau adresate lui *Saint-Enoch*.

Un strigăt puternic le răspunse imediat, la un semn al căpitanului Bourcart:

– Ohe!... Ohe!... Aici!…

Erau oare indigenii de pe uscat sau de pe o insulă din vecinătate veniţi cu luntrile lor?... Nu era vorba mai curând de supravieţuitorii de pe *Repton*?… Ambarcaţiunile lor nu căutau, oare, din ziua precedentă, în mijlocul ceţii dese, să ajungă la baleniera franceză?...

Această ipoteză, cea mai verosimilă, era adevărată.

Câteva minute mai târziu, ghidându-se după strigăte şi după detunăturile armelor de foc, două ambarcaţiuni ajunseră la *Saint-Enoch*.

Erau bărcile lui *Repton*, cu douăzeci şi trei de mateloţi, inclusiv căpitanul King.

Bieţii oameni, extenuaţi de oboseală, nu avuseseră timp să ia provizii, atât de neaşteptată fusese catastrofa. După ce rătăciseră douăzeci şi patru de ore, mureau de foame şi de sete...

Supravieţuitorii de pe *Repton* fură aduşi la bord şi primiţi de domnul Bourcart cu politeţea de care nu se despărţea niciodată, cu toate că nu-i putea lăuda pentru comportarea lor anterioară. Înainte de a-l chestiona pe căpitanul King, înainte de a-l întreba despre împrejurările în care-şi pierduse nava, înainte de a-i aduce la cunoştinţă situaţia lui *Saint-Enoch*, domnul Bourcart ordonă să li se dea tuturor de mâncare şi de băut.

Căpitanul King fu condus în careu, iar mateloţii coborâră în postul echipajului.

Treisprezece oameni lipseau din echipajul căpitanului King, treisprezece înghiţiţi de mare, în timpul naufragiului lui *Repton*.

Capitolul XIII. O STÂNCĂ SUBMARINĂ CARE SE MIŞCĂ

Atunci când căpitanul King şi însoţitorii lui îl acostaseră pe *Saint-Enoch*, ceaţa era atât de deasă, încât, dacă nu li s-ar fi auzit strigătele, bărcile ar fi trecut pe lângă stâncă. Plutind spre sud, englezii n-ar fi întâlnit nici coasta asiatică, nici cea americană. Admiţând chiar că vântul ar fi risipit ceaţa, cum ar fi străbătut ei sute de mile spre est sau spre vest?... Şi, de altfel, fără pesmeţi ca să-şi astâmpere foamea, fără apă dulce ca să-şi astâmpere setea, în cel mult patruzeci şi opt de ore n-ar mai fi rămas viu nici unul.

Cu ofiţeri şi mateloţi, *Repton* avea în total treizeci şi şase de oameni. Numai douăzeci şi trei se aruncaseră în ambarcaţiuni şi adăugându-i personalului de pe *Saint-Enoch*, micşorat de la moartea matelotului Rollat, se obţinea cifra de cincizeci şi şase. În cazul că nu reuşea să-şi degajeze nava, care avea să fie soarta căpitanului Bourcart, a vechilor şi noilor săi tovarăşi?... Chiar în eventualitatea că un ţărm, continent sau insulă, s-ar fi aflat nu prea departe, ambarcaţiile de la bord nu-i puteau lua pe toţi!... La prima rafală puternică de vânt - şi ele sunt frecvente în această zonă a Pacificului - *Saint-Enoch*, asaltat de valurile monstruoase, care s-ar fi spart de stâncă, avea să fie sfărâmat în câteva minute!... Ar fi trebuit deci să-l părăsească... Atunci, proviziile, pe care domnul Bourcart socotea să le reînnoiască la Vancouver, n-aveau să se epuizeze, hrănind un echipaj aproape dublu de la sosirea naufragiaţilor de pe *Repton*?...

Ceasurile de bord indicau ora opt. Nici o urmă de vânt la

apusul soarelui, sub perdeaua groasă de ceaţă. Noaptea, care cobora încet, încet, avea să fie calmă şi foarte întunecoasă. Nu puteau spera o degajare a navei în timpul fluxului, căci mareea următoare avea să fie şi mai redusă decât precedenta, şi nu puteau uşura vasul mai mult, decât dacă ar fi sacrificat arborada.

Aceste lucruri le află căpitanul King, atunci când se întâlni în careu cu domnul Bourcart, domnul Heurtaux, doctorul Filhiol şi cei doi locotenenţi. Dacă el şi tovarăşii săi găsiseră refugiu la bord, asta nu însemna o salvare sigură. Oare viitorul nu-i rezerva în curând lui *Saint-Enoch* soarta lui *Repton*?...

Erau nerăbdători să afle în ce condiţii se produsese naufragiul navei engleze. Şi iată ce povesti căpitanul King:

Repton era imobilizat în mijlocul ceţii, când, cu o zi înainte, o limpezire pasageră îl descoperi pe *Saint-Enoch* la trei mile sub vânt. De ce se îndrepta *Repton* spre el?... Cu intenţia mai mult sau mai puţin ostilă de a regla chestiunea balenei harponată de cele două echipaje?... Căpitanul King nu se pronunţă în această privinţă. De altfel, nu era momentul să-şi facă reproşuri. Se mulţumi să spună că *Repton*, pe când navele se mai aflau doar la o milă una de alta, suferi un şoc dintre cele mai violente. Coca fu spartă la fund, la babord pătrunse apa. Secundul Strok şi doisprezece oameni din echipaj fuseseră unii aruncaţi peste bord, ceilalţi striviţi de căderea catargelor. Căpitanul King şi tovarăşii lui ar fi pierit ca şi ei, dacă două dintre bărcile aflate pe mare nu i-ar fi cules, în număr de douăzeci şi trei. Mai mult de douăzeci şi patru de ore, supravieţuitorii de pe *Repton* rătăciseră la noroc, fără nici un fel de provizii, căutând să-l descopere pe *Saint-Enoch*, şi hazardul îi

adusese la locul eşuării sale.

– Dar, adăugă căpitanul King, care vorbea curent franţuzeşte, ceea ce nu-mi explic este existenţa unei stânci aici!... Eram sigur de poziţia mea, ca latitudine şi longitudine.

– Ca şi eu de a mea, răspunse domnul Bourcart, doar dacă s-o fi produs recent o ridicare submarină...

– Evident, este singura ipoteză admisibilă, declară domnul Heurtaux.

– În orice caz, căpitane, reluă domnul King, *Saint-Enoch* a fost mai puţin lovit decât *Repton*.

– Fără îndoială, mărturisi domnul Bourcart, dar cum şi când va putea întinde iar velele?...

– N-are avarii grave?

– Nu, şi coca e intactă... Dar pare ţintuită de stâncă asta şi, chiar după ce am sacrificat toată încărcătura, nu s-a putut degaja, în plin flux!...

– La ce soluţie să ne oprim? întrebă căpitanul King, a cărui privire trecu succesiv asupra domnului Bourcart şi a ofiţerilor săi.

Această întrebare rămase fără răspuns. Tot ce încercase până atunci echipajul, pentru a-l readuce pe *Saint-Enoch* pe linia de plutire, nu dăduse nici un rezultat... Natura avea să facă, oare, ceea ce nu putuseră să facă oamenii?... Cât despre îmbarcarea în bărci, nu însemna, oare, să alerge spre o moarte sigură?... Spre nord ca şi spre est, ca şi spre vest, sute de mile îi despărţeau de pământurile cele mai apropiate, fie ale Kurilelor, fie ale Aleutinelor. Sfârşitul lui octombrie se apropia... Furtunile aveau să se dezlănţuie curând. Nişte ambarcaţiuni slabe, fără punte, ar fi fost la bunul lor plac. N-ar fi rezistat nici

primei rafale... De altfel, cincizeci şi şase de oameni n-ar fi încăput în ele... Şi ce şansă ar fi avut să fie salvaţi cei care rămâneau, în afară de cazul că i-ar fi cules vreun vapor care ar fi traversat această parte a Pacificului!...

Atunci, doctorul Filhiol îi puse căpitanului King următoarea întrebare:

– Când am părăsit împreună Petropavlovskul, aflaseţi, fără îndoială, că pescarii semnalaseră în larg prezenţa unui monstru marin, din faţa căruia fugiseră cu toată graba?...

– Într-adevăr, şi mărturisesc că echipajul de pe *Repton* fusese cuprins de groază...

– Credeau în existenţa monstrului? reluă domnul Heurtaux.

– Credeau că era un calmar, un kraken, o caracatiţă gigantică - şi nu prea văd de ce n-ar fi crezut...

– Pentru motivul că aceste caracatiţe, krakeni, calmari nu există, căpitane, reluă doctorul.

– Să nu fim atât de categorici, domnule Filhiol, replică Romain Allotte.

– Să ne înţelegem, dragă locotenente. Au fost întâlnite, într-adevăr, specimene de astfel de monştri, câţiva au fost urmăriţi, unii chiar ridicaţi la bord... Dar n-aveau deloc dimensiunile colosale care li se atribuie şi care sunt pură imaginaţie... Giganţi ai speciei, dacă vrei, care ar fi putut să distrugă o barcă - dar nu să antreneze o navă de câteva sute de tone în adâncurile mării... nu... nu!...

– E absolut şi părerea mea, confirmă domnul Bourcart, şi monştri capabili de asemenea isprăvi trebuie trecuţi printre animalele legendare...

– Totuşi, insistă locotenentul Coquebert, pescarii din Petropavlovsk vorbeau despre un şarpe de mare enorm, pe

care-l zăriseră...

– Şi spaima le-a fost atât de mare, încât s-au întors rapid în port, adăugă căpitanul King.

– Ei bine, de la plecarea dumneavoastră din Petropavlovsk, îl întrebă doctorul Filhiol, v-a apărut vreodată acest Briareu cu cincizeci de capete, cu o sută de braţe, acest descendent al faimosului gigant din antichitate, care ameninţa cerul şi pe care Neptun l-a închis sub muntele Etna?...

– Nu, domnule, declară căpitanul King. Totuşi, *Saint-Enoch*, ca şi *Repton*, a întâlnit fără îndoială epave la suprafaţa mării, resturi de bărci, cadavre de balene care nu păreau să fi fost harponate... Nu s-ar putea ca monstrul marin semnalat la Petropavlovsk să fi fost cel care a devastat această zonă?...

– Nu numai că e posibil, ci e cât se poate de probabil, declară locotenentul Allotte, nu le fie cu supărare domnilor Bourcart şi Filhiol.

– Ce vrei, locotenente, replică doctorul, cât timp n-am să văd cu ochii mei, n-am să cred...

– În orice caz, reluă domnul Bourcart, adresându-se căpitanului King, nu atribuiţi pierderea lui *Repton* atacului acestui kraken, calmar sau şarpe?...

– Nu, răspunse căpitanul King, nu... Şi, totuşi, dacă am da crezare unora dintre oamenii mei, nefericita noastră navă ar fi fost apucată de nişte braţe gigantice, de nişte cleşti formidabili, apoi răsturnată şi antrenată în abis... Vorbeau despre asta în timp ce bărcile noastre îl căutau pe *Saint-Enoch*...

– Eh, făcu domnul Bourcart, spusele mateloţilor dumneavoastră vor găsi ecou la bordul meu!... În marea lui

majoritate, echipajul nostru este convins că aceşti monştri există. Butnarul n-a încetat să-i servească tot soiul de istorii pe această temă. După părerea lui, distrugerea lui *Repton* se datorează unui animal extraordinar, care avea în acelaşi timp ceva de şarpe şi de caracatiţă... Dar până la proba contrarie, voi afirma că navele noastre au eşuat pe nişte recife de formaţie recentă, neindicate pe hărţile Pacificului...

– E neîndoielnic, după părerea mea, adăugă doctorul Filhiol, şi să-l lăsăm pe Jean-Marie Cabidoulin să cânte şi să descânte în această privinţă!

Era ora nouă seara. Nu mai aveau nici o speranţă că *Saint-Enoch* s-ar fi putut degaja în timpul nopţii. După cum se ştie, fluxul trebuia să atingă o înălţime şi mai mică decât la mareea precedentă. Totuşi, nevrând să neglijeze nimic, căpitanul Bourcart coborî ambarcaţiunile, după ce le încărcase cu cele mai grele piese ale arboradei. Inutil să se gândească să uşureze mai mult nava, afară doar de cazul că ar fi doborât gabierii şi zburătorul, velele şi vergile lor. Ar fi fost o muncă grea şi, admiţând că *Saint-Enoch* reuşea să se degajeze, ce ar fi devenit dacă l-ar fi surprins furtuna aproape dezgolit?... În sfârşit, a doua zi, dacă ceaţa se ridica, dacă soarele permitea o observaţie bună, dacă situaţia putea fi determinată cu exactitate, aveau să vadă ce era de făcut.

De altfel, nici căpitanul Bourcart, nici ofiţerii nu se gândeau la odihnă. Oamenii, întinşi pe punte, nu coborâseră în postul echipajului de la prova. Neliniştea îi ţinea treji. Numai câţiva dintre muşi luptaseră în van împotriva somnului. Tunetele şi trăsnetele n-ar fi reuşit să-i trezească - şi nici pe majoritatea mateloţilor de pe *Repton*,

doborâţi de oboseală. Meşterul Ollive măsura duneta, în timp ce un grup de cinci, şase oameni îl înconjura pe butnar, şi e prea uşor de imaginat ce povestea Jean-Marie Cabidoulin.

Conversaţia, care continuă în careu, ajunse la rezultatul că fiecare se încăpăţâna şi mai mult în ideile lui asupra existenţei sau inexistenţei monstrului marin. Discuţia dintre doctorul Filhiol şi locotenentul Allotte începea chiar să se înfierbânte.

Deodată, un incident îi puse capăt.

– Atenţie... atenţie! strigă domnul Heurtaux, care se ridicase dintr-un salt.

– Nava e degajată, adăugă locotenentul Coquebert.

– Va pluti... pluteşte! afirmă Romain Allotte, al cărui scaun pliant, alunecând pe podea, fusese gata să se răstoarne cu el cu tot.

Câteva zguduituri clătinară coca lui *Saint-Enoch*... Chila părea că se degajase, zgâriind suprafaţa stâncii. Se produsese un oarecare balans, de la tribord la babord, şi înclinarea vasului nu mai era atât de mare...

Într-o clipă, domnul Bourcart şi însoţitorii săi ieşiră din careu.

În noaptea neagră pe care ceaţa o făcea şi mai întunecoasă încă, nici o lumină, nici o scânteiere!... Nici un suflu nu străbătea văzduhul!... Marea abia se umfla într-o hulă uşoară şi resacul nici nu murmura pe panta abruptă a stâncii...

Înainte ca domnul Bourcart să fi apărut pe punte, mateloţii se ridicaseră în grabă. Simţind zdruncinăturile şi ei, îşi spuneau că nava se va degaja. După mai multe balansări de ruliu, *Saint-Enoch* se înălţase uşor. Cârma se

mişca în aşa fel, încât meşterul Ollive trebui să lege timona.

Şi atunci, strigătele echipajului se uniră cu cele ale locotenentului Allotte:

– Pluteşte!... Pluteşte!...

Căpitanul Bourcart şi căpitanul King, aplecaţi deasupra copastiei, iscodeau suprafaţa sumbră a mării. Şi ceea ce-i miră, în primul rând, ceea ce-i miră pe toţi cei ce se gândiră la asta, e că refluxul era aproape la nivelul cel mai scăzut. Deci revenirea navei pe linia de plutire nu putea fi atribuită acţiunii mareei.

– Ce s-a întâmplat? întrebă domnul Heurtaux, adresându-se meşterului Ollive.

– Nava s-a degajat, desigur, răspunse acesta, şi mă tem să nu se fi avariat cârma...

– Şi acum?

– Acum, domnule Heurtaux, suntem la fel de ţintuiţi ca şi înainte!

Domnul Bourcart, doctorul Filhiol, locotenenţii urcară pe dunetă şi un matelot aduse două felinare aprinse, care le îngăduiră cel puţin să vadă.

Căpitanul se gândea, poate, să trimită oameni cu bărcile, ca să încerce un nou efort de remorcare a lui *Saint-Enoch*. Dar cum nava redevenise imobilă, înţelese că manevra ar fi fost zadarnică. Era mai bine să aştepte următoarea maree de zi şi atunci aveau să încerce să se degajeze, dacă zdruncinăturile s-ar fi repetat.

Cât despre cauza acestor zdruncinături, cum s-o explice şi care-i fusese rezultatul?... Chila navei se desprinsese oare puţin de pe fundul stâncos la care părea să adere puternic prin călcâi, ceea ce indica avarierea probabilă a cârmei?....

– Aşa trebuie să fie, îi spuse domnul Bourcart secundului, şi, după cum ştii, în jurul stâncii marea e adâncă.

– Atunci, căpitane, poate că ar fi de ajuns un recul de câteva picioare pentru reamplasare... Dar o să obţinem acest recul?...

– Sigur e, reluă domnul Bourcart, că poziţia navei s-a modificat, şi cine ştie dacă, în noaptea asta sau mâine, în intervalul dintre maree, n-o să se degajeze singură?...

– Nu îndrăznesc să sper asta, căpitane, căci mareea, în loc să crească, dimpotrivă, va scădea!... Şi dacă trebuie să aşteptăm luna nouă?...

– Ar însemna să petrecem vreo opt zile în aceste condiţii, Heurtaux... Pe mare calmă, *Saint-Enoch* n-ar trece prin mari primejdii... E adevărat, timpul nu va întârzia să se schimbe, şi, în genere, acestor ceţuri le urmează rafale violente....

– Cel mai regretabil lucru e că nu ştim unde suntem, observă secundul.

– Dacă soarele s-ar arăta mâine dimineaţă, măcar o oră, declară domnul Bourcart, aş stabili poziţia navei şi ne-am cunoaşte situaţia cu precizie!... În orice caz, fii sigur, dragul meu Heurtaux, că eram pe drumul cel bun, când s-a produs eşuarea... Nu, curenţii nu ne-au deviat mai la nord decât trebuia!... Mă întorc deci la explicaţia care mi se pare cea mai acceptabilă... Din moment ce e inadmisibil ca hărţile să nu menţioneze poziţia acestei stânci submarine, înseamnă că e de formaţie recentă...

– Şi eu cred la fel, căpitane, şi ghinionul a făcut ca *Saint-Enoch* să se aşeze tocmai pe ea.

– Ca şi *Repton*, pe o stâncă de aceeaşi natură, conchise

domnul Bourcart. Slavă domnului, cel puţin nava noastră nu s-a scufundat şi mai am speranţa s-o scot de aici.

Aceasta era explicaţia pe care o dădea domnul Bourcart şi căreia bucuros i se alăturau domnul Heurtaux, doctorul Filhiol, şeful de echipaj, poate şi căpitanul King. Cei doi locotenenţi nu se pronunţau în această privinţă. Cât despre echipaj, opinia lui ieşi curând la iveală, şi iată în ce condiţii.

Oamenii, grupaţi la piciorul marelui catarg, stăteau de vorbă între ei. Nu vedeau decât un lucru, anume, că zdruncinăturile n-ar fi putut fi pricinuite nici de mare, de vreme ce era absolut calmă, nici de maree, dat fiind că refluxul adusese şi mai puţină apă pe prag. Apoi, aceste zdruncinături încetaseră cu desăvârşire, şi dacă *Saint-Enoch* se ridicase puţin la babord, acum era complet nemişcat. Este ceea ce remarca harponierul Pierre Kardek, spunând în concluzie:

– Trebuie deci ca stâncă... da... stâncă însăşi să se fi mişcat....

– Stâncă? strigară doi sau trei dintre tovarăşii lui.

– Haide, replică fierarul Thomas, ne iei drept nişte ageamii de pe uscat, al căror gâtlej e în stare să înghită asemenea gogoşi?

Această replică păru bine găsită. O stâncă mişcându-se ca un colac de salvare, clătinându-se sau având tangaj ca o navă pe hulă!.... Nu erau lucruri de spus în prezenţa unor marinari încercaţi! Şi, desigur, nici măcar unul n-ar fi admis că o mişcare submarină agitase în locul acela pragul Pacificului!....

– S-o creadă alţii! strigă marangozul Ferut. Am văzut tot felul de minuni în vechea mea meserie de maşinist.... dar aici nu suntem pe scena Operei, sau la Chatelet!.... Nu

există o echipă în stare să urnească o stâncă... dacă nu e de carton sau de pânză vopsită....

– Bine spus, adăugă harponierul Louis Thiebault, şi nici un mus de la bord nu ar crede o asemenea fantasmagorie!

Nu, desigur, şi mai curând decât să accepte această explicaţie, destul de naturală, în fond, toţi erau dispuşi să admită altele, mult mai neverosimile!....

În clipa aceea, harponierul Jean Durut, spuse, destul de tare pentru ca domnul Bourcart să-l poată auzi de la dunetă, unde se mai găsea încă:

– Asta nu-i tot. S-a urnit sau nu stânca - o să reuşim să ne degajăm?...

Această observaţie răspundea preocupării generale. Dar, se înţelege, nu i se putea da nici un răspuns.

– Haide, băieţi... reluă Ferut, rânjind, să nu vorbim toţi deodată!... Oare *Saint-Enoch* o să rămână veşnic aşa, ca o stridie pe o stâncă?....

– Nu, răspunse o voce pe care echipajul o cunoştea prea bine.

– Dumneata ai spus «nu», meştere Cabidoulin? întrebă Jean Kardek.

– Eu...

– Şi ne asiguri că vasul se va mişca până la urmă de aici?

– Da...

– Când?

– Când o să vrea monstrul....

– Care monstru? strigară deodată mai mulţi mateloţi şi muşi.

– Monstrul care l-a prins pe *Saint-Enoch* şi care-l ţine cu braţele sau cu cleştii lui... monstrul care-l va duce cu el...

dacă nu cumva chiar în fundul Pacificului!...

Nu era momentul ca echipajul să-l zeflemisească pe Jean-Marie Cabidoulin, în privinţa krakenilor şi a celorlalţi şerpi de mare ai lui. Părea că butnarul are dreptate, împotriva căpitanului Bourcart, a secundului, a doctorului Filhiol, împotriva tuturor celor care până atunci refuzaseră să-i împărtăşească vederile.

Atunci, meşterul Ollive strigă:

– Ai terminat... flecar bătrân?...

Dar un murmur se ridică şi fu evident că echipajul ţinea cu butnarul.

Da, tuturor celor care-l ascultau, vorbele lui le părură evidenţa însăşi... Un monstru gigantic făcea prăpăd pe aici şi, fără îndoială, era cel semnalat de pescarii din Petropavlovsk. El sfărâmase bărcile, carcasele navelor ale căror epave le întâlniseră! El sfârtecase balenele zărite la suprafaţa mării!... El se aruncase asupra lui *Repton* şi-l trăsese la fund!... El îl apucase pe *Saint-Enoch* şi-l ţinea într-o formidabilă strânsoare!...

Auzindu-l pe meşterul Cabidoulin, domnul Bourcart se întreba dacă afirmaţia lui n-avea să stârnească panică. Împreună cu secundul şi ofiţerii, coborî de pe dunetă.

Era şi timpul... poate era chiar prea târziu!...

Da, groaza nu le mai permitea acestor oameni să-şi păstreze sângele rece... Gândul că se aflau în puterea unui animal îngrozitor îi făcea rebeli la observaţiile şi ordinele căpitanului... Câţiva dintre meşteri, care-şi pierduseră firea, dădeau exemplul...

– Opriţi!... Opriţi! strigă căpitanul Bourcart. Primului care încearcă să părăsească bordul, îi zbor creierii!...

Şi, prin fereastra cabinei lui, luă un revolver de pe

masă.

Domnul Heurtaux, locotenenţii Coquebert şi Allotte se alăturară şefului lor. Meşterul Ollive se repezi în mijlocul mateloţilor, pentru a restabili ordinea. Cât despre căpitanul King, ai lui nu-l mai ascultau!...

Cum să-i opreşti pe aceşti oameni, îngroziţi la gândul că monstrul putea să-i tragă în adâncul oceanului!...

Şi iată că noi zdruncinături clătinară nava. Oscilaţiile o înclinau când la babord, când la tribord. Coca părea că o să se disloce. Catargele gemură. Câteva pataranţine se desprinseră. Bara cârmei fu mişcată atât de brusc, încât unul din sacheţi se sparse şi roata se învârti cu atâta forţă, că n-ar fi putut s-o ţină nici doi timonieri.

– La bărci, la bărci!

Acesta fu strigătul unanim şi, totuşi, n-ar fi încăput toţi în ele!

Domnul Bourcart înţelese că, dacă nu-l va pedepsi cu asprime pe autorul acestei dezordini, nu va mai fi stăpân pe bord. Îndreptându-se spre butnarul care stătea în picioare, lângă marele catarg, strigă:

– Pe dumneata, Cabidoulin, te acuz de ce se întâmplă!...

– Pe mine... căpitane?...

– Da! Pe dumneata! Şi, adresându-se meşterului Ollive: Pune-l în lanţuri... În fundul calei!

Se auziră proteste. Şi atunci butnarul răspunse cu voce calmă:

– Eu... în lanţuri, căpitane?! Pentru că am spus adevărul?

– Adevărul? strigă domnul Bourcart.

– Da, adevărul! repetă Jean-Marie Cabidoulin.

Şi, ca pentru a-i întări spusele, iată că vasul se ridică din

prova spre pupa, într-o violentă mişcare de tangaj. În acelaşi timp, mugete îngrozitoare se auziră la câteva ancabluri spre sud. Apoi un val imens se înălţă peste *Saint-Enoch* şi, în mijlocul tenebrelor, nava fu purtată cu o viteză incalculabilă pe suprafaţa Pacificului.

Capitolul XIV. SPRE NORD

Încotro mergea *Saint-Enoch*, antrenat de forţa prodigioasă care-i cuprinsese bordurile, purtându-l când spre nord-est, când spre nord-vest?

În întunecimea din jur era imposibil să se distingă ceva. Căpitanul Bourcart şi ofiţerii lui încercau zadarnic să recunoască direcţia. Echipajul ajunsese la paroxismul groazei. Nu mai rămăsese nici măcar o barcă în care s-ar fi putut refugia, căci parâmele se rupseseră în clipa când nava îşi reluase mersul.

Saint-Enoch înainta cu o asemenea iuţeală, încât oamenii erau gata să fie răsturnaţi de rezistenţa aerului. Trebuiră să se întindă de-a lungul parapetului, să se culce la picioarele catargelor, să se agaţe de tacheţi, să părăsească duneta ca să nu fie aruncaţi peste bord. Majoritatea mateloţilor se refugiară în postul echipajului, sau sub teugă. Cât despre domnul Bourcart, căpitanul King, doctorul Filhiol, secundul, locotenenţii, aceştia se adăpostiră în careu. Ar fi fost primejdios să stea pe punte, căci catargele riscau să se prăbuşească.

Şi apoi, ce-ar fi putut face acolo?... În noaptea neagră nu se vedeau unii cu alţii, nici măcar nu se auzeau. Văzduhul răsuna de mugete continue, cărora li se adăuga şuieratul aerului în greement, deşi nu era nici un suflu de briză. Dacă vântul s-ar fi dezlănţuit cu furia aceea, ar fi risipit ceaţa deasă şi, prin sfâşieturile norilor, s-ar fi zărit câteva stele.

– Nu, spuse domnul Heurtaux, vremea n-a încetat să fie calmă, şi violenţa acestor rafale se datorează numai vitezei

noastre!

– Forţa acestui monstru trebuie să fie deci extraordinară! strigă locotenentul Allotte.

– Monstru... monstru! repetă domnul Bourcart.

Şi, în ciuda a ceea ce părea să fie evident, şi el, ca şi doctorul Filhiol, secundul şi meşterul Ollive, refuza încă să admită existenţa unui şarpe gigantic sau a unei şopârle colosale, în stare să poarte o navă de cinci sute de tone cu această iuţeală de necrezut. Un mascaret provocat de vreo comoţie submarină, un val seismic de o putere infinită, tot ce vreţi, în afară de absurdele poveşti ale lui Jean-Marie Cabidoulin.

Noaptea trecu în aceste condiţii. Nici direcţia, nici poziţia navei nu se modificaseră. La primele mijiri ale zorilor, căpitanul Bourcart şi tovarăşii săi voiră să observe starea mării. Presupunând că butnarul avea dreptate, cine ştie dacă animalul n-avea să-şi arate oarecare părţi ale trupului, ceea ce ar fi îngăduit poate să-l rănească mortal, să elibereze vasul din formidabila lui strânsoare... Aparţinea oare acelui gen de cefalopode cunoscute sub numele de caracatiţe cu cap de cal, cu cioc de uliu, cu tentacule care cuprinseseră strâns coca lui *Saint-Enoch*? Nu intra mai curând în clasa articulatelor, acoperite cu o carapace groasă, ihtiozauri, plesiozauri, crocodili gigantici?... Era unul dintre acei calmari, krakeni, «manta» întâlniţi în anumite ţinuturi din Atlantic sau Pacific, de dimensiuni care întreceau orice imaginaţie?...

Veni ziua, o zi lividă. Nimic nu lăsa să se prevadă că ceaţa opacă ar fi avut de gând să se împrăştie sau măcar să piardă ceva din extraordinara ei intensitate. Atât de mare era viteza lui *Saint-Enoch*, încât aerul lovea feţele în

rafale, ca un bici. Din nou fu imposibil să se stea pe punte. Domnul Bourcart şi ofiţerii trebuiră deci să se întoarcă în careu. Meşterul Ollive, care încercă să se târască până la copastie, nu reuşi să ajungă şi fu respins atât de brutal, încât era să se strivească de scara dunetei.

– Mii de draci, strigă el, când cei doi locotenenţi îl ridicară, am crezut că n-am să mai fiu în stare să-i plătesc sticla animalului acela bătrân de Cabidoulin!

Căpitanul constatase, într-un timp, că *Saint-Enoch*, prins dintr-o parte, era atât de aplecat la bord, încât puteai crede că se va răsturna.

E de la sine înţeles că echipajul nu părăsise postul de la prova şi nici teuga. Ar fi fost greu, mai ales în mijlocul ceţii, să se comunice de la pupa navei cu prova. Din fericire, cambuza conţinea destule provizii, pesmeţi şi conserve, ca să se asigure hrana la bord.

– Ce-i de făcut? întrebă secundul.

– Vom vedea, Heurtaux, răspunse domnul Bourcart. Această situaţie nu poate dura.

– Măcar de n-am fi duşi până în Oceanul Arctic! replică locotenentul Allotte.

– Şi de-ar rezista *Saint-Enoch*! adăugă locotenentul Coquebert.

În clipa aceea, mugetelor, care păreau să vină din zonele adânci ale oceanului, li se alătură un trosnet îngrozitor. Meşterul Ollive se târî spre uşa dunetei şi strigă:

– Arborele s-a prăbuşit!

Fusese un noroc că nimeni nu se putea aventura pe punte.

Şarturile, pataraţinele, straiele cedaseră din cauza zdruncinăturilor, tangajului şi ruliului. Catargul zburătorului

şi catargul gabiei se prăbuşiseră în lung, cu vergile lor. Câteva erau ţinute în afară de parâme, cu riscul de a sparge bordajul. Nu mai rămăseseră decât coloanele catargelor cu gabiile lor; velele, sfâșiate, nu întârziară să zboare în fâșii. Nava astfel dezarborată nu pierdea cu nimic din viteză, şi epavele o urmau în această irezistibilă antrenare spre nordul Pacificului.

– Ah! Bietul meu *Saint-Enoch*!

Aceste cuvinte pline de amărăciune îi scăpară căpitanului Bourcart.

Până atunci nu pierduse speranţa că nava lui îşi va putea relua navigaţia, când avea să se afle din nou în condiţii normale. Într-adevăr, admiţând existenţa unui monstru marin, era evident că acesta nu era destul de puternic pentru a-l trage pe *Saint-Enoch* în abis... Altfel ar fi făcut-o deja. Avea deci să sfârşească prin a obosi cu o asemenea povară şi nu trebuiau să se teamă că se vor ciocni, împreună cu el, de coasta asiatică sau coasta americană.

Da, domnul Bourcart sperase până atunci că nava avea să scape teafără!... Dar acum, fără catarge şi fără vele, în imposibilitate de a-şi repara avariile, ce resurse le mai oferea?...

Era o situaţie extraordinară, într-adevăr, şi poate că Jean-Marie Cabidoulin nu greşea când spunea: «Niciodată n-ai văzut totul pe mare şi totdeauna mai rămân lucruri de văzut.»

Totuşi, căpitanul Bourcart şi ofiţerii lui nu erau oameni care să se lase doborâţi de disperare. Atâta timp cât mai aveau puntea navei sub picioare, nu se gândeau c-au pierdut orice şansă de salvare... Dar cum să reacţioneze

împotriva terorii căreia i se lăsase pradă echipajul?

Cronometrele marcau ora opt dimineaţa. Se scurseseră deci douăsprezece ore de când *Saint-Enoch* pornise din nou.

Evident, forţa de tracţiune, oricare ar fi fost, era prodigioasă, şi nu mai puţin prodigioasă era viteza imprimată vasului. De altfel, unii savanţi au calculat - ce n-au calculat oare şi ce nu vor calcula în viitor? - puterea cetaceelor mari. O balenă lungă de douăzeci şi trei de metri, cântărind aproximativ şaptezeci de tone, posedă o forţă de o sută patruzeci de cai-vapori, sau patru sute douăzeci de cai-tracţiune, forţă pe care n-o dezvoltă încă locomotivele cele mai perfecţionate[1]? Astfel, după cum spunea domnul Filhiol, poate că într-o zi navele vor fi remorcate de un atelaj de balene, iar baloanele de unul de vulturi, condori şi ulii... Or, după aceste cifre, vă puteţi da seama care trebuia să fie valoarea mecanică a unui monstru marin care măsura patru, cinci sute de picioare lungime.

Când doctorul Filhiol îl întrebă pe căpitanul Bourcart la cât evalua viteza lui *Saint-Enoch* - viteză, de altfel, aparent uniformă - acesta îi răspunse:

– Nu poate fi mai mică de 40 de leghe pe oră.

– Atunci înseamnă că am făcut aproape cinci sute de leghe, de douăsprezece ore încoace?....

– Da, aproape cinci sute de leghe!

Chiar dacă pare surprinzător, există exemple de iuţeală şi mai mare. Chiar în Oceanul Pacific, fusese semnalat, cu câţiva ani înainte, de către comandanţii unor staţiuni navale, acest fenomen: în urma unui violent cutremur

---

[1] Acţiunea romanului se desfăşoară în anul 1863. (N.T.)

produs pe coastele Perului, o imensă ondulare a oceanului se întinsese până la litoralul australian. Acest val, lung de două leghe parcursese în salturi precipitate aproape o treime din glob, cu o viteză vertiginoasă, evaluată la 143 metri pe secundă, adică 658 km pe oră. Aruncându-se asupra unor arhipelaguri din Pacific, precedat de o întinsă oscilaţie submarină, venirea lui se anunţa printr-un mare vuiet în apropierea pământului şi, după ce depăşea sau răsturna obstacolul, se deplasa şi mai repede încă.

Acest fapt, relatat în *Jurnalul* din Havre, îi era cunoscut domnului Bourcart şi, după ce îl cită tovarăşilor lui, adăugă:

– Aşa că nu m-aş mira dacă am fi martorii şi victimele unui fenomen de acest gen... S-o fi produs o ridicare vulcanică în fundul oceanului - şi de aici originea acestei stânci submarine necunoscute, pe care a eşuat *Saint-Enoch*... Apoi, la fel ca în urma cutremurului din Peru, o fi luat naştere un val enorm, un val seismic extraordinar, care, după ce ne-a smuls de pe stâncă, ne duce spre nord...

– După părerea mea, declară domnul Heurtaux, văzându-l pe căpitanul King făcând un semn aprobator, iată un lucru care îmi pare mai admisibil decât existenţa unui monstru marin...

– Şi ce monstru, adăugă doctorul Filhiol, în stare să ne poarte nava cu o viteză de patruzeci de leghe pe oră!

– Bine, interveni meşterul Ollive, mergeţi să-i spuneţi asta lui Jean-Marie Cabidoulin şi o să vedeţi dacă renunţă la krakenul, calmarul sau şarpele lui de mare!

În fond, n-avea nici o importanţă dacă butnarul se încăpăţâna cu poveştile lui fantastico-marine. Esenţial era să-şi dea seama la ce latitudine ajunsese *Saint-Enoch* în ziua aceea.

Domnul Bourcart luă harta şi încercă să stabilească poziţia. După toate aparenţele, direcţia urmată continua să fie spre nord. Puteau deci admite că nava, după ce trecuse de şiragul Kurilelor, traversase Marea Bering. Altfel s-ar fi sfărâmat de acest arhipelag, sau de cel al Aleutinelor, mai la est. La suprafaţa acestui bazin, nu se zărea nici colţ de uscat, care ar fi putut fi un obstacol. Dată fiind viteza, nava trecuse şi prin acea strâmtoare largă de abia vreo cincisprezece leghe.

Or, depăşind-o, ar fi fost de ajuns ca imensul val să devieze cu câteva mile spre est sau spre vest, pentru a se sparge de Capul Orient, pe pământul Asiei. Dar, din moment ce acest ocol nu se produsese, se puteau oare îndoi că *Saint-Enoch* ajunsese în plin Ocean Arctic?...

Atunci, doctorul Filhiol îl întrebă pe domnul Bourcart:

– La ce distanţă de stânca aceea se află Marea Polară?

– La aproximativ 17 grade, răspunse căpitanul, ceea ce, socotind douăzeci şi cinci de leghe pe grad, dă aproape patru sute douăzeci şi cinci de leghe...

– Va să zică, declară domnul Heurtaux, nu putem fi departe de paralela 70!

Paralela 70 e cea care limitează Oceanul Arctic şi, în acel anotimp, banchiza polară trebuia să fi fost aproape! Pe cât se părea, cei 56 de oameni îmbarcaţi pe *Saint-Enoch* goneau spre cea mai înspăimântătoare dintre catastrofe. Nava lor avea să-şi găsească sfârşitul în mijlocul singurătăţilor hiperboreene. La acea latitudine, aveau să întâlnească gheţurile imobilizate, dincolo de Strâmtoarea Bering, câmpurile de gheaţă, aisbergurile şi inexpugnabila banchiză arctică...

Ce avea să devină echipajul, admiţând că nu va fi

înghiţit de valuri, ca urmare a unei ciocniri violente?... Dacă ar fi reuşit să se refugieze pe un câmp de gheaţă, pe unul din arhipelagurile din acea zonă, în Noua-Siberie, Insulele Vranghel sau vreun alt grup insular, la mai multe sute de mile de coastele Asiei şi Americii, pe una din acele insule nelocuite şi nelocuibile, fără provizii, fără adăpost, expus la gerurile excesive, care, din octombrie, învăluie regiunile Oceanului Îngheţat, ce soartă îl aştepta?... Acolo nu se putea ierna, şi cum să ajungă în provinciile Siberiei sau Alaskăi?...

E adevărat că, ieşind din Strâmtoarea Bering, enorma ondulaţie oceanică, având un spaţiu mai larg în faţă, trebuia să piardă din forţă şi viteză. Şi apoi, nu le dădea speranţe scăderea indicată de coloana barometrică? În mijlocul rafalelor, pe o mare dezlănţuită, când vântul avea să şuiere, în vijelie, poate că fenomenul epuizat avea să-i redea libertatea lui *Saint-Enoch*!... Dar atunci, dezarborat, sub loviturile furtunilor, în acel început de iarnă arctică, cum să reziste şi ce avea să se întâmple cu el?... Cât de îngrozitoare perspectivă pentru căpitanul Bourcart şi tovarăşii săi, pe nava pe care n-o mai puteau stăpâni, pierdută în aceste ţinuturi îndepărtate!... Era o situaţie pe care nici energia, nici inteligenţa, nici curajul n-o puteau schimba.

Dimineaţa trecu. *Saint-Enoch* continua să fie împins când dintr-un bord, când din pupa, când din prova, ca o epavă părăsită în voia capriciilor mării. Ceea ce făcea situaţia şi mai înspăimântătoare e că privirea nu reuşea să străpungă perdeaua de ceaţă. De altfel, dată fiind imposibilitatea de a sta pe punte, domnul Bourcart şi ofiţerii săi ar fi putut efectua observaţii numai prin ferestrele

înguste ale careului.

Deci nu ştiau dacă nava trece prin dreptul unor pământuri, prin apropierea unui mal sau altul al Strâmtorii Bering, dacă nu se arăta vreo insulă din arhipelagurile arctice, de care extraordinara ondulaţie s-ar fi sfărâmat, împreună cu *Saint-Enoch*!...

Oricum, deznodământul nu putea fi decât un naufragiu iminent, căruia, fără-ndoială, n-avea să-i supravieţuiască nimeni din echipaj!...

– Dar crapă odată, ceaţă blestemată, crapă odată! striga locotenentul Allotte.

Ceaţa se împrăştie în timpul după-amiezii, sub influenţa scăderii presiunii barometrice. Nava urca spre latitudinile înalte şi, dacă soarele nu se vedea, cel puţin privirea putea străbate până la orizont.

Spre ora patru, seara, viteza lui *Saint-Enoch* păru să se micşoreze. Avea să se elibereze, în sfârşit?... N-ar fi fost decât o navă dezarborată. Dar dacă domnul Bourcart ar fi reuşit să ridice câteva vele la întâmplare, poate că ar fi ajuns să se întoarcă spre sud şi...

– Orice, spuse domnul Heurtaux, orice, numai să nu ne zdrobim de banchiză!

În acel moment, meşterul Ollive încercă să iasă din careu. Rezistenţa aerului era mai slabă, aşa că reuşi. Domnul Bourcart, căpitanul King, doctorul Filhiol, locotenenţii îl urmară şi se înşiruiră unul lângă altul, lângă copastia din tribord, ţinându-se de tacheţi. Jean-Marie Cabidoulin, marangozul, fierarul, harponierii, vreo doisprezece mateloţi, atât englezi cât şi francezi, urcară din postul echipajului şi se postară în observaţie pe capacul dintre parapet şi cambuză.

Saint-Enoch avea atunci capul spre nord, nord-est, purtat pe creasta largii ondulaţii a cărei înălţime scădea pe măsură ce-i descreştea viteza.

Nu se vedea nici un ţărm.

Cât despre monstrul marin, de care nava ar fi fost ataşată de douăzeci de ceasuri, acesta nu se arăta, orice ar fi spus butnarul.

Şi toţi sperară, toţi fură îmbărbătaţi de cuvintele încurajatoare pronunţate de căpitanul Bourcart. Aşa că, meşterul Ollive crezu de cuviinţă să-l zeflemisească pe Jean-Marie Cabidoulin, în legătură cu crocodilul-caracatiţa-kroko-krak.

– Ai pierdut sticla, bătrâne! îi spuse el, bătându-l pe umăr.

– Am câştigat-o, replică meşterul Cabidoulin, numai că nici tu, nici eu, n-o să mai apucăm s-o bem.

– Cum adică, pretinzi că monstrul...

– E mereu aici... Şi dacă te uiţi bine, i se vede când coada, când capul!

– Închipuirile căpăţânii tale blestemate!

– Ne ţine în cleşti... şi n-o să ne dea drumul... şi ştiu unde ne duce...

– Ne duce acolo de unde o să ne întoarcem, bătrâne! ripostă meşterul Ollive. Şi după sticla de rachiu, fac rămăşag pe-o sticlă de rom că o să scăpăm teferi şi nevătămaţi!...

Jean-Marie Cabidoulin ridică din umeri, şi niciodată nu-i aruncase o privire mai dispreţuitoare tovarăşului său.

Aplecat deasupra balustradei, i se părea, într-adevăr, că vede capul monstrului, un fel de cap de cal, cu un cioc enorm, ieşind dintr-o coamă deasă, apoi, la câteva sute de

picioare, coada lui monstruoasă, bătând cu furie apele denivelate până departe!...

Şi, ca să spunem tot adevărul, muşii şi mateloţii vedeau şi ei toate acestea, prin ochii încăpăţânatului butnar. Dacă nici un pământ nu se arăta spre nord, în schimb gheţuri plutitoare se deplasau pe o mare întindere. Fără îndoială, *Saint-Enoch* traversa ţinuturile polare, dincolo de strâmtoare. La câte grade deasupra paralelei 70? Nu s-ar fi putut stabili decât printr-o observaţie, imposibil de făcut la acea oră înaintată a zilei. Dar, la mai puţin de zece minute după aceea, matelotul Gastinet, care se căţărase în gabia arborelui trinchet, strigă cu voce răsunătoare:

– Banchiză în prova, la bord!

Un câmp de gheaţă apăruse la o distanţă de trei mile spre nord. Neted ca o oglindă, răsfrângea ultimele raze ale soarelui. În fund, primele blocuri ale banchizei, a cărei creastă se profila la vreo sută de stânjeni deasupra nivelului mării. Pe câmpul de gheaţă, o întreagă lume de păsări, pescăruşi, garia, pinguini imperiali, fregate, în timp ce nenumărate cupluri de foci se târau pe margini.

Banchiza putea să se afle la o depărtare de trei, patru mile şi vântul care scădea bătea drept într-acolo. Marea cunoştea o agitaţie mai puternică decât cea pe care ar fi putut-o provoca briza, datorită faptului că imensul val trecea încă printre bucăţile de gheaţă care se ciocneau. Şi fără îndoială că avea să sfârşească lovindu-se de inexpugnabila barieră arctică.

Trombe grele de apă cădeau pe puntea lui *Saint-Enoch*, al cărui parapet fusese sfărâmat în dreptul arborelui trinchet. La un moment dat, nava se înclină într-atât, încât apa o invadă până la dunetă. Capacele bocaporţilor

rezistară, altfel s-ar fi scufundat.

Pe măsură ce lumina scădea, furtuna creştea, dezlănţuindu-se în groaznicele rafale, amestecate cu ninsoare. În sfârşit, către orele şapte seara, *Saint*-*Enoch*, ridicat pentru ultima dată, fu aruncat pe câmpul de gheaţă, îl traversă alunecând pe suprafaţa lui şi se ciocni de blocurile banchizei.

Capitolul XV. DEZNODĂMÂNT

În ce parte a Mării Arctice fusese antrenat *Saint-Enoch*, din clipa când se desprinsese de pe stâncă, adică de aproximativ douăzeci şi patru de ore?...

Când ceaţa se împrăştiase, domnul Bourcart observase că nava se îndrepta spre nord, nord-vest. Dacă nu se depărtase de această direcţie la ieşirea din Strâmtoarea Bering, mergând spre litoralul Siberiei sau spre insulele învecinate, repatrierea ar fi fost atunci mai puţin grea decât prin nesfârşitele ţinuturi ale Alaskăi americane.

Sosise noaptea - o noapte întunecoasă şi glacială, cu un ger de 10 grade sub zero.

Ciocnirea fusese destul de violentă pentru a rupe coloanele catargelor navei, odată cu sfărâmarea cocăi. Era un miracol că nimeni nu fusese grav rănit - doar câteva contuzii. Oamenii, izbiţi de copastie, putură coborî pe câmpul de gheaţă, unde domnul Bourcart şi ofiţerii li se alăturară imediat.

Nu mai aveau decât să aştepte ziua. Totuşi, în loc să rămână în aer liber ore îndelungate, era mai bine să urce din nou la bord. Căpitanul dădu acest ordin. Chiar dacă nu era posibil să se facă focul, nici în careu, nici în postul echipajului, aproape în întregime dărâmate, cel puţin echipajul avea să găsească adăpost împotriva rafalelor de zăpadă, care se dezlănțuiau cu furie.

În zori, domnul Bourcart avea să le comunice măsurile pe care le hotărâse. *Saint-Enoch* se ridicase, lovindu-se de baza banchizei. Dar ce avarii ireparabile! Coca spartă în mai multe locuri sub linia de plutire, puntea sfărâmată sau

desprinsă, pereţii interiori ai cabinelor dislocaţi.

Totuşi, ofiţerii se putuseră instala, pe cât posibil, în interiorul dunetei, mateloţii în cală şi în postul echipajului.

Acesta fusese deznodământul întâmplării, cel puţin în ceea ce priveşte fenomenul provocat de o irezistibilă mişcare a pragului oceanic, între paralelele 50 şi 70. Ce aveau să devină acum naufragiaţii de pe *Saint-Enoch* şi de pe *Repton*?

Domnul Bourcart şi secundul reuşiseră să găsească hărţile printre sfărâmăturile careului. La lumina unui felinar, încercau să stabilească, poziţia lui *Saint-Enoch*.

– Din seara de 22 până în seara de 23 octombrie, spuse domnul Bourcart, acest val ne-a purtat spre nord-vestul Mării Polare.

– Şi cu o viteză care nu poate fi apreciată la mai puţin de 40 leghe pe oră! adăugă domnul Heurtaux.

– Aşa că n-aş fi surprins dacă am fi atins Insulele Vranghel, declară căpitanul.

Dacă domnul Bourcart nu se înşela, dacă banchiza se sprijinea pe acest pământ vecin cu coasta siberiană, n-ar fi trebuit decât să traverseze Strâmtoarea Long, ca să ajungă în Peninsula Ciukotsk, al cărei cap cel mai înaintat în Oceanul Arctic este Capul Nord. Dar poate că era regretabil că *Saint-Enoch* nu fusese aruncat mai la vest, în Arhipelagul Noii Siberii. La gura fluviului Lena, repatrierea s-ar fi putut face în condiţii mai bune, târgurile nelipsind în această regiune a Iakuţiei, traversată de Cercul Polar.

În fond situaţia nu era desperată. Naufragiaţii nu rămăseseră fără nici o şansă de salvare. E drept, câtă oboseală, câte lipsuri, câtă mizerie!…

Să străbată pe jos sute de mile pe câmpurile de gheaţă,

fără adăpost, expuşi la toate rigorile acestei clime în sezonul de iarnă!... Şi încă ar fi trebuit ca Strâmtoarea Long să fie îngheţată pe toată lăţimea, ca să poată să ajungă pe coasta siberiană!

– Nenorocirea cea mai mare e, observă domnul Heurtaux, că avariile lui *Saint-Enoch* sunt ireparabile!.... Altfel, am fi putut săpa un canal prin câmpul de gheaţă, şi vasul ar fi putut ajunge din nou pe mare...

– Şi n-avem nici măcar o barcă! adăugă domnul Bourcart. Am reuşi oare să construim, din resturile lui *Saint-Enoch*, câteva ambarcaţiuni, în care să încapă 56 de oameni, şi, oare, nu ni s-ar sfârşi proviziile înainte să terminăm treaba?...

Se făcu din nou ziuă şi soarele abia dacă îşi arătă discul livid, fără căldură, aproape fără lumină, deasupra orizontului. Câmpul de gheaţă se întindea cât vedeai cu ochii, spre vest şi spre est. La sud se deschidea Strâmtoarea Long, încărcată cu gheţari, din care iarna avea să facă o suprafaţă neîntreruptă, până la litoralul asiatic. E adevărat că, atâta timp cât apa n-avea să îngheţe pe toată întinderea, domnul Bourcart şi tovarăşii săi nu o puteau străbate, pentru a ajunge pe continent.

Toţi părăsiră bordul şi căpitanul procedă la inspectarea lui *Saint-Enoch*.

Nu-şi puteau face nici o iluzie. Coca zdrobită de banchiză, varangele sparte, coastele rupte, bordajele desprinse, chila detaşată de călcâi, cârma distrusă, etamboul strâmbat - toate avarii imposibil de reparat, după cum declarară, în urma unui examen, marangozul Ferut şi fierarul Thomas.

Nu mai aveau deci de ales decât între două soluţii.

Prima era să pornească în aceeaşi zi, încărcându-se cu tot ce rămânea ca provizii, şi să meargă spre vest, spre partea mării care era poate prinsă de gheţuri până la litoral, sub influenţa curentului polar. A doua era să amenajeze un campament la poalele banchizei şi să aştepte ca Strâmtoarea Long să poată fi străbătută cu piciorul.

Şovăiau între cele două proiecte. În orice caz, nu putea fi vorba să rămână acolo până la întoarcerea anotimpului cald. Admiţând că reuşeau să sape un adăpost în temelia banchizei, aşa cum mai făcuseră echipajele câtorva baleniere, cu ce să trăiască încă şapte sau opt luni?... Să nu uităm că trebuiau hrăniţi 56 de oameni, a căror alimentaţie nu era asigurată decât pentru vreo 15 zile, cel mult trei săptămâni, chiar reducând-o la strictul necesar... Să se bazeze pe vânătoare sau pescuit era prea nesigur. Şi, apoi, cum să se încălzească altfel decât arzând resturile navei?... Iar după aceea, ce-ar fi devenit naufragiaţii?...

Cât despre trecerea vreunei nave prin dreptul banchizei, aveau să se scurgă două treimi din an înainte ca această zonă să fie din nou navigabilă...

Căpitanul Bourcart luă deci hotărârea să plece de îndată ce terminau de construit câteva sănii, la care, în lipsa câinilor, aveau să se înhame oamenii.

E cazul să spunem că acest proiect, adoptat de echipajul lui *Saint-Enoch*, a fost aprobat fără discuţie şi de cei de pe *Repton*.

Poate că englezii ar fi preferat să pornească la drum separat. Dar le-ar fi fost imposibil, din lipsă de provizii, şi domnul Bourcart n-ar fi consimţit, în aceste condiţii, să le împartă cu ei.

De altfel, naufragiaţii cunoşteau oare cu exactitate

poziţia câmpului de gheaţă?... Aveau oare certitudinea că se găseau în vecinătatea Insulelor Vranghel?... Atunci când doctorul Filhiol îi puse această întrebare, domnul Bourcart mărturisi:

– Nu-ţi pot răspunde cu certitudine... Cu instrumentele mele aş fi putut afla poziţia, dar s-au spart... Cred, totuşi, că acest câmp de gheaţă trebuie să fie în apropiere de Insulele Vranghel, afară de cazul că e sub influenţa unui curent care se îndreaptă spre vest sau spre est de Strâmtoarea Bering.

Ipoteza este plauzibilă. Or, fără puncte de reper, cum să-şi dea seama dacă acest câmp de gheaţă era imobilizat, sau dacă deriva odată cu banchiza?...

Într-adevăr, doi curenţi puternici traversează aceste ţinuturi. Unul vine de la nord-vest, înconjurând Capul Orient din Peninsula Ciukotsk, celălalt vine din nord şi se uneşte cu primul, care urcă de-a lungul coastei Alaskăi, până la Capul Barrow.

Oricum, plecarea era hotărâtă. Astfel că, la ordinul căpitanului, meşterul Cabidoulin, marangozul şi fierarul se apucară de lucru. Trebuiau să construiască trei sănii din scândurile şi bucăţile din arboradă scoase de pe *Saint-Enoch*, a cărui cocă le mai servea încă de adăpost. Catargele şi vergile aveau să le furnizeze din belşug combustibilul necesar pe drum.

Munca trebuia să dureze trei zile, cu condiţia să nu piardă timpul. Englezii îşi oferiră serviciile, şi domnul Bourcart se gândea să recurgă la ei, mai ales în timpul marşului. N-aveau să fie prea multe braţe care să tragă săniile grele, într-o călătorie atât de lungă.

De mai multe ori, cei doi căpitani, locotenenţii şi doctorul Filhiol urcară pe creasta banchizei, ale cărei pante

erau destul de practicabile. De la înălţimea aceea de trei sute de picioare, raza de vizibilitate măsura aproximativ 50 de km. Nici un ţărm nu apărea în raza lunetelor. Spre sud era numai marea, care purta gheţurile, şi nu un câmp de gheaţă neîntrerupt!... Era de presupus că mai aveau de aşteptat câteva săptămâni, înainte ca Strâmtoarea Long să fie prinsă pe toată întinderea... dacă, într-adevăr, Strâmtoarea Long era cea care se deschidea într-acolo.

În cele trei zile, tabăra nu fu tulburată de vizita urşilor albi. Două sau trei din aceste animale, care sunt şi ele de temut, după ce se arătaseră printre gheţuri, se retrăseseră de îndată ce încercaseră să le urmărească.

În sfârşit, în seara de 26 octombrie, construirea săniilor se termină. Fură încărcate cu lăzi de conserve, carne, legume şi pesmeţi, o mare cantitate de lemne, un balot de pânze destinate ridicării de corturi, pentru perioadele în care furtunile de zăpadă aveau să facă drumul imposibil de continuat.

A doua zi, după o ultimă noapte petrecută în postul echipajului şi în careu, după o ultimă masă la bord, domnul Bourcart şi tovarăşii lui, căpitanul King şi ai săi porniră la drum.

Plecarea nu avu loc fără o vie emoţie, fără o puternică strângere de inimă... Privirile nu părăsiră epava care fusese *Saint-Enoch*, decât în clipa când ea dispăru după înălţimile banchizei!...

Şi meşterul Ollive, mereu plin de încredere, îi spuse butnarului:

– Ei bine, bătrâne, o să scăpăm totuşi!... O să revedem digul din Havre!...

– Noi... cine ştie?... Dar *Saint-Enoch*, nu! se mulţumi să

răspundă Jean-Marie Cabidoulin.

Nu e nevoie să relatăm în amănunt incidentele acestei călătorii pe suprafaţa câmpului de gheaţă. Primejdia cea mai mare era ca proviziile şi combustibilul să se termine, dacă drumul s-ar fi prelungit.

Mica lor caravană mergea într-o ordine stabilită. Cei doi locotenenţi erau în frunte. Adesea se depărtau cu una sau două mile în recunoaştere, când blocurile barau drumul. Atunci erau nevoiţi să înconjoare gheţari înalţi, ceea ce mărea etapele.

Temperatura oscila între 20 şi 30 de grade sub zero, medie obişnuită la această altitudine la începutul iernii.

Zilele treceau unele după altele şi, la sud de câmpul de gheaţă, se întindea invariabil marea acoperită de gheţuri plutitoare. Domnul Bourcart observă, pe de altă parte, că un curent destul de rapid antrena aceste gheţuri spre vest, adică spre Strâmtoarea Long, a cărei intrare occidentală săniile o şi depăşiseră. La sud se întindea, probabil, acel larg braţ al mării care mărgineşte Insulele Lyakov şi Arhipelagul Noii Siberii.

Când discuta cu ofiţerii despre diferitele eventualităţi, căpitanul Bourcart îşi exprima teama că vor fi obligaţi să urce până la aceste insule, pe care mai multe sute de mile le despart de continentul asiatic. Or, caravana abia dacă putea face 12 mile în 24 de ore, din care 12 ore erau rezervate odihnei de noapte. Şi cum zilele de octombrie sunt scurte la această latitudine, cum soarele descrie deasupra orizontului o curbă din ce în ce mai joasă, drumul se desfăşura în semiîntuneric, cu preţul unei oboseli excesive.

Şi totuşi, oamenii, curajoşi, nu se plângeau. N-aveau

nimic de reproşat englezilor, care trăgeau alături de ei la sănii. Când domnul Bourcart dădea semnalul pentru haltă, ridicau corturi cu ajutorul pânzelor aşezate pe scânduri, distribuiau hrana, aprindeau focul, pregăteau o băutură caldă, grog sau cafea, şi adormeau cu toţii până la plecare.

Dar câte suferinţe, când rafalele se dezlănţuiau cu o violenţă nemaiauzită, când crivăţul mătura câmpul de gheaţă, când mergeau împotriva vântului, în mijlocul unui des şi orbitor praf alb... Nu se vedea nici la câţiva metri. Direcţia nu mai putea fi stabilită decât cu busola, al cărei ac descumpănit nu mai dădea indicaţii suficiente. Domnul Bourcart - nemărturisindu-se decât domnului Heurtaux – se simţea pierdut în aceste imense singurătăţi... Erau nevoiţi să urmeze marginea câmpului de gheaţă, bătută de valurile din larg, în loc s-o ia drept spre sud, căci marea continua să se întindă în partea aceea... Aveau deci să fie obligaţi să se îmbarce pe gheţurile plutitoare, să se lase în voia soartei, pentru a ajunge pe coasta siberiană?... Nu, căci, pe măsură ce temperatura scădea, gheţurile, împinse unele spre altele, aveau să sfârşească prin a transforma într-un câmp solid suprafaţa bazinului polar. Dar dacă aveau să treacă săptămâni înainte ca marea să se fi solidificat, hrana, cu toată economia care se făcea, lemnul, al cărui consum se reducea la pregătirea alimentelor, n-aveau să le lipsească?...

Mai mulţi muşi ajunseseră la capătul puterilor şi doctorul Filhiol îi îngrijea cum putea mai bine. Ah, câtă oboseală le-ar fi fost cruţată dacă săniile ar fi avut un atelaj de câini, cum se obişnuieşte în câmpiile siberiene sau kamceadale! Dotate cu un minunat instinct, aceste animale ştiau să se orienteze în mijlocul vârtejurilor de zăpadă,

atunci când stăpânii lor devin neputincioşi...

În sfârşit, merseră astfel până la 19 noiembrie.

Trecuseră douăzeci şi patru de zile de la plecare. Nu le fusese posibil să coboare spre sud-vest, unde domnul Bourcart spera să întâlnească punctele înaintate ale continentului, în apropiere de Insulele Lyakov.

Proviziile erau aproape epuizate, şi, înainte de patruzeci şi opt de ore, naufragiaţii n-ar mai fi avut decât să se oprească în ultima lor tabără şi să aştepte cea mai îngrozitoare moarte...

– O navă!... O navă!...

Acest strigăt fu scos de Romain Allotte, în dimineaţa zilei de 20 noiembrie, şi toate privirile zăriră vasul pe care-l semnalase locotenentul.

Era o ambarcaţiune cu trei catarge, o balenieră care, cu pânzele umflate de o briză slabă de la nord-vest, se îndrepta spre Strâmtoarea Bering.

Domnul Bourcart şi tovarăşii săi, părăsind săniile, mai găsiră putere să alerge spre marginea câmpului de gheaţă. Acolo, făcură semnale, traseră focuri de armă...

Fuseseră văzuţi şi auziţi. Vasul opri imediat şi două bărci fură lansate la apă.

O jumătate de oră mai târziu, naufragiaţii erau pe bord, salvaţi de această intervenţie, am putea spune providenţială.

Nava *World*, din Belfast, comandată de căpitanul Morris, după ce-şi terminase cu întârziere campania de pescuit, naviga spre Noua Zeelandă.

Inutil să mai spunem că primirea făcută echipajului lui *Saint-Enoch* şi celui de pe *Repton* fu dintre cele mai generoase. Şi când cei doi căpitani povestiră în ce

împrejurări extraordinare se prăpădiseră navele lor, trebuiră să-i creadă!

O lună mai târziu, *World* îi debarca la Dunedin pe supravieţuitorii acestei catastrofe maritime.

Şi atunci, căpitanul King îi spuse căpitanului Bourcart, luându-şi bun rămas:

– Ne-aţi primit la bordul lui *Saint-Enoch* şi v-am mulţumit...

– Aşa cum am mulţumit şi noi compatriotului dumitale, căpitanul Morris, că ne-a primit la bordul lui *World*, răspunse domnul Bourcart.

– Aşa că suntem chit, declară englezul.

– Cum doriţi...

– Bună seara.

– Bună seara!

Şi asta a fost tot.

Cât despre kraken, calmar, cefalopodă, şarpe de mare, sau cum doriţi să-l numiţi, în ciuda prezicerilor cu care meşterul Cabidoulin continua să nu se arate zgârcit, *World* fu destul de norocos ca să nu-l întâlnească în timpul traversării Mării Polare spre Noua Zeelandă.

Pe de altă parte, nici domnul Bourcart, nici tovarăşii lui nu-l zăriră în timpul călătoriei din Noua Zeelandă în Europa. Locotenenţii Coquebert şi Allotte îşi dădură seama, în fine, că ceea ce-l purtase pe *Saint-Enoch* până la banchiză nu fusese decât un val enorm, dotat cu o viteză incomparabilă.

În ceea ce-i priveşte pe Jean-Marie Cabidoulin şi majoritatea echipajului, ei tot mai ţineau la prodigiosul lor monstru marin...

În orice caz, nu există certitudinea că oceanele ascund astfel de animale. Aşa că, aşteptând ca ihtiologii să le

constate existenţa şi să hotărască în ce familie, gen, specie trebuie clasate, e mai bine să trecem printre legende ceea ce se spune despre ele.

Deci căpitanul Bourcart şi tovarăşii săi se întoarseră la Havre. De data asta, însă, nu la bordul navei lor!

Totuşi, graţie vânzării primei încărcături la Victoria, în Vancouver, campania adusese beneficii, iar pierderea lui *Saint-Enoch* fu acoperită de Casa de asigurare. Dar ochii căpitanului se umpleau de lacrimi când se gândea la bietul lui vas, părăsit la poalele banchizei arctice!

Cât despre meşterul Ollive şi meşterul Cabidoulin, ei îşi ofereau unul altuia sticlele de rachiu şi de rom, pariate, câştigate şi pierdute în timpul călătoriei. Şi când primul îi spuse celui de al doilea:

– Ei bine, bătrâne... tot mai crezi?...

– Dacă mai cred... după ceea ce ni s-a întâmplat!...

– Va să zică, afirmi că ai văzut animalul?

– Aşa cum te văd.

– Vrei să spui că eu sunt un animal?

– Păi da... din moment ce nu vrei să crezi!

– Mulţumesc!

După cum se vede, butnarul nu şi-a schimbat părerea. Continuă să creadă în existenţa monstrului şi, în veşnicele lui poveşti, revine fără încetare la relatarea aventurilor lui *Saint-Enoch*!...

Dar un lucru e sigur, şi anume, că această campanie a fost ultima pentru Jean-Marie Cabidoulin.

CUPRINS :

Redactor: Victor Zednic
Tehnoredactor: Mariana Puşcaşu
APĂRUT 1969.
COMBINATUL POLIGRAFIC „CASA SCÂNTEII”
PIAŢA SCÂNTEII NR. 1, - BUCUREŞTI
REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA



– Ei bine, bătrine... tot mai crezi?...

– Dacă mai cred... după ceea ce ni s-a intimplat!...

– Va să zică, afirmi că ai văzut animalul?

– Așa cum te văd.

– Vrei să spui că eu sint un animal?

– Păi da... din moment ce nu vrei să crezi!

– Mulțumesc!

După cum se vede, butnarul nu și-a schimbat părerea. Continuă să creadă în existența monstrului și, in veșnicele lui povești, revine fără încetare la relatarea aventurilor lui Saint-Enoch!...



Lei 5